الأعمال الفكرية



مهرجان القراءة للجميع
عشر سنوات
2000

قناة السويس
المشروع .. والصراع

عبده مباشر



الهيئة المصرية
العامة للكتاب

قناة السويس
المشروع..والصراع

لوحة الغلاف

اسم العمل الفني: باخرة تعبر القناة (قطاع)
التقنية: تصوير فوتغرافى
المقاس: ١٨ × ٢٤سم

تعد هذه الصورة واحدة من الصور الفوتغرافية النادرة، فقد صورت فى بدايات انطلاق كاميرات التصوير، حيث كانت الكاميرا داجير منجز سحرى غريب، وللصورة هنا أهمية كبيرة من حيث التقنية، فهى واحدة من صور المناظر الخلوية، ولم تكن الكاميرا مؤهلة حينذاك لالتقاط تلك المناظر، وقد تجاوز الفنان المصور امكانيات الكاميرا بما لديه من فكر وموهبة ليقدم لنا لقطة غاية الندرة والدقة، لم تهرب منه أدنى التفاصيل، ولم يتغاض عن التكوين وحسابات المنظور والإضاءة والظلال.

محمود الهندى

قنــاة السويس
المشروع.. والصراع

عبده مباشر



مهرجان القراءة للجميع ٢٠٠٠

مكتبة الأسرة

برعاية السيدة سوزان مبارك

(الأعمال الفكرية)

قناة السويس
المشروع .. والصراع

عبده مباشر

الغلاف
والإشراف الفنى:
الفنان : محمود الهندى

المشرف العام :
د . سمير سرحان

الجهات المشاركة:
جمعية الرعاية المتكاملة المركزية
وزارة الثقافة
وزارة الإعلام
وزارة التعليم
وزارة الإدارة المحلية
وزارة الشباب
التنفيذ : هيئة الكتاب

على سبيل التقديم

«كتاب لكل مواطن ومكتبة لكل أسرة» تلك الصيحة التى أطلقتها المواطنة المصرية النبيلة «سوزان مبارك» فى مشروعها الرائع «مهرجان القراءة للجميع ومكتبة الأسرة» والذى فجر ينابيع الرغبة الجارفة للثقافة والمعرفة لشعب مصر الذى كانت الثقافة والابداع محور حياته منذ فجر التاريخ.

وفى مناسبة مرور عشر سنوات على انطلاق المشروع الثقافى الكبير وسبع سنوات من بدء مكتبة الأسرة التى أصدرت فى سنواتها الست السابقة «١٧٠٠» عنواناً فى حوالى «٣٠» مليون نسخة لاقت نجاحاً واقبالاً جماهيرياً منقطع النظير بمعدلات وصلت إلى «٣٠٠» ألف نسخة من بعض إصداراتها.

وتنطلق مكتبة الأسرة هذا العام إلى آفاق الموسوعات الكبرى فتبدأ بإصدار موسوعة «مصر القديمة» للعلامة الاثرى الكبير «سليم حسن» فى «١٦» جزءاً إلى جانب السلاسل الراسخة «الابداعية والفكرية والعلمية والروائع وامهات الكتب والدينية والشباب» لتحاول أن تحقق ذلك الحلم النبيل الذى تقوده السيدة: سوزان مبارك نحو مصر الأعظم والأجمل.

د. سمير سرحان

إهداء

للصديق الدكتور سمير سرحان أهدى هذا الكتاب تقديرا لدوره وجهده فى إثراء حركة النشر فى مصر.

عبده مباشر

مقدمة

خلال رحلة صيفية لموانىء البحر المتوسط لمجموعة من طلبة كلية الحقوق بجامعة الاسكندرية فى بداية النصف الثانى من الخمسينيات عبرت بنا السفينة قناة كورينثه بعد إبحارها من مياه بيريه اليونانى.

كانت المرة الأولى التى أخرج فيها من بلدى والتى تطأ فيها قدمى أراضى أوروبية وأيضا التى أعبر فيها قناة ملاحية.

كانت السفينة تبحر فى القناة ويخيل لى من ضيق الممر الملاحى أنه يمكننى لمس الجبل التى يمر من خلاله الممر الملاحى للقناة، وبعدها نصل إلى ميناء برنديزى الإيطالى.

كانت تجربة مثيرة دفعتنى للتساؤل عن المصادفة التى قادتنى لتجربة مشاهدة القناة اليونانية قبل أن أتمكن من الإبحار بقناة السويس وحملت التساؤل عندما عدت إلى مصر.

وكان مقدرا أن يشهد عام ١٩٥٦ الأحداث التى أدت إلى تأميم قناة السويس واندلاع معركة١٩٥٦ , وتصبح قناة السويس محور إهتمام الناس فى بلدى.

وتتاح لى فرصة طيبة لقراءة الكثير عن القناة.

أما الابحار عبر القناة فقد تحقق خلال تورط القوات المصرية المسلحة فى اليمن.

فقد تقرر الاحتفال بعودة فوج من القوات المصرية الموجودة باليمن .وتقرر إختيار بورسعيد لاستقبال القوات العائدة .وقد صاحبت هذا الفوج خلال إبحاره بالقناة من السويس جنوبا حتى بورسعيد شمالا.

كانت التجربة مختلفة عن تجربة المرور بقناة كورينثه.

وبدأت فى تسجيل أول ملاحظات لى عن قناة السويس.

وماهى إلا سنوات وتعود قناة السويس وسيناء إلى بؤرة الأحداث عندما انفجرت نكبة٥ يونيه ١٩٦٧ .

وأقطع دراستى بألمانيا وأعود لمصر، ويرتبط عملى كمحرر عسكرى ومراسل حربى لجريدة الأخبار ثم الأهرام ابتداء من أول نوفمبر عام ١٩٦٨ بالنشاط العسكرى والأعمال الحربية على جانبى القناة.

وأقرر الانضمام كمتطوع مدنى بقوات الكوماندوز المصرية بقيادة إبراهيم الرفاعى .وأصبح بذلك أول من ينال هذا الشرف فى تاريخ القوات المصرية المسلحة. ثم أشارك فى العمليات العسكرية خلف خطوط العدو فى سيناء.

وفى السادس من اكتوبر١٩٧٣ تطلق مصر الحرب من عقالها لتحقق أول نصر على القوات الإسرائيلية المسلحة فى تاريخ الصراع العربى الإسرائيلى والمصرى- الإسرائيلى .وتمضى الأحداث فى طريقها إلى أن توقع مصر إتفاقيتى كامب ديفيد عام ١٩٧٣ . وأجدنى مدفوعا بقوة لكتابة كتاب عن سيناء عام ١٩٧٨ بعد أن عشت طويلا بين عشرات الكتب ومئات الدراسات والبحوث والمقالات عن هذه المنطقة من أرض مصر.

وبما أننى قرأت كثيرا عن القناة واطلعت على وثائق وخرائط ودراسات بالمئات فقد وضعت مخططا لكتاب عن قناة السويس .وأنغمس فى العمل وفى أنشطة متعددة تضطرنى إلى تأجيل العمل فى هذا الكتاب.

وخلال لقاء بالصديق سمير سرحان بمكتبه ظهر أحد أيام يوليو الماضى لأسلمه مجموعة قصصية يطرح الرجل فكرة كتاب عن قناة السويس وتجد الفكرة صداها وعندما أقول له إن الكتاب سيستغرق٦ أشهر على الأقل يوضح لى إنه يفضل أن يتسلم أصول الكتاب قبل بداية شهر سبتمبر.

واستغرق فى العمل لإنجاز هذا الكتاب الذى لم يكن ممكنا أن يولد إلا تحت مثل هذا الضغط.

ولاشك فى أن الدكتور سمير سرحان هو صاحب الفضل فى ميلاد هذا الكتاب.

عبده مباشر

القاهرة ـ أغسطس ٢٠٠٠

الفصل الأول
ترعة الفراعنة

ليست هناك قناة ملاحية فى العالم امتزجت فيها المياه بالدماء كقناة السويس، وليست هناك قناة ملاحية ارتبطت بالتاريخ العسكرى للبلد مثلما ارتبطت قناة السويس بالتاريخ العسكرى لمصر.

وعندما نتوقف بالنظر أمام القناة، فإننا لا نستطيع أن نتجاهل تاريخ الصراع الذى ارتبط بها منذ أن كانت فكرة فى رءوس فراعنة مصر، إلى أن تحولت إلى واقع. وكان مقدرا أن تعود إلى الحياة مرة أخرى تحت راية الإسلام. ومرة أخرى يسرى النبض وتأخذ شكلها الحالى فى العصر الحديث. وخلال العصر الذى نعيشه فإن القناة يمكن اعتبارها مفتاح الشرق، أو باب الشرق، فهى الطريق أو المعبر الذى يربط العالم الغربى بالشرق العربى، والشرق الأوسط والشرق الأدنى الآسيوى، والشرق الأقصى الآسيوى، وقناة السويس بعد افتتاحها أصبحت أقصر طريق ملاحى يربط أوروبا بالشرق الأقصى.

هذا الجسر الذى ربط الغرب بالشرق بكل الرموز والدلالات التى ارتبطت به، تحلقت الأطماع من حوله، وانفجرت على شكل صراعات ضارية، أخذت أشكالا متعددة، تبدأ بالمناورات، وتنتهى بالحروب، ومازالت المياه تتدفق تربط البحرين المتوسط والأحمر ومازالت المؤامرات مستمرة.

ومن خلال الدراسات المقارنة، يبدو موقع مصر على مسرح الجغرافيا، موقعا متفردا وحاكما ومؤثرا، فالموقع حدد مسار تاريخ مصر السياسى والاقتصادى والاجتماعى والعسكرى.

وإذا نظرنا إلى الموقع سنجد البحر المتوسط فى الشمال والبحر الأحمر فى الشرق والصحراء الغربية فى الغرب والجنادل تمنع الحركة صعودا فى نهر النيل جنوبا.

أى أن ساكن وادى النيل، كان محصورا داخل هذا النطاق أو هذا الإسار، لذا لم يكن هناك من طريق سوى الاستقرار بكل ما يتطلبه ذلك من تنظيم للحياة والموارد الطبيعية.

وتنظيم الحياة شمل مستويات متعددة، فقد انتقلت الحياة من مراحل الرعى والصيد إلى مرحلة الزراعة المنظمة ومن مرحلة الحياة البدائية إلى حياة القبيلة فالقرية فالمدينة فالدولة، فالدولة الموحدة التى شملت وادى النيل شمالا وجنوبا.

أما تنظيم الموارد فكان مواكبا لتنظيم الحياة، وأهم ما تفتق عنه ذهن المصرى القديم فى هذا الميدان كان تنظيم الرى وترويض نهر النيل.

وخلال هذه المسيرة كانت الحدود الشرقية تتعرض لمجموعة من الأخطار سواء من سكان كهوف طور سيناء أم قاطنى غرب آسيا، وكانت هذه الأخطار تشكل تهديدا لاستقرار مصر، لذا فكر الفرعون فى ربط البحرين ليتمكن من نقل الجنود إلى الحدود الشرقية بما يكفل له حماية الاستقرار وحماية الحياة نفسها.

وفى أواخر أيام أمنحتب الأول رأس الأسرة الثانية عشرة فى القرن العشرين قبل الميلاد، حدث أن ثار ضده سكان كهوف طور سيناء، ولم يكن ممكنا أن يقبل فرعون مصر باستمرار مثل هذه القلاقل التى تهدد الاستقرار وتشكل تهديدا للحياة. وبدأ الفرعون فى استشارة القادة والمسئولين للبحث عن حل.

لم يكن ما يعنيه أو يعنيهم هو القضاء على هذا التمرد وهؤلاء المتمردين، فذلك هدف يسير، فما أسهل تشكيل حملة أو حتى تجريدة عسكرية وإرسالها لتأديب هؤلاء العصاة، فذلك أمر حدث ويحدث، فالآلة العسكرية المصرية كانت متفوقة وقادرة بشكل أقرب إلى الإعجاز قياسا بالعصر وبالقوى الموجودة آنذاك.

لكن كان الفرعون أمنحتب الأول ورجاله يبحثون عن حل رادع، أى لا يضمن القضاء على التمرد والمتمردين فقط، بل يمنعهم ويمنع غيرهم من التفكير من إعادة الكرّة مرة أخرى.

وبعد إمعان للفكر، توصل الرجال إلى فكرة عبقرية بكل المقاييس، تتمثل فى ربط البحرين «المتوسط والأحمر» بقناة ملاحية. لكن هذه الفكرة لم تنفذ إلا فى عصر الفرعون سنوسرت الثالث.

وإذا كان التاريخ يذكر لنا أن أمنحتب الأول هو أول من فكر فى ربط البحرين، فإنه يذكر أيضا أن أول من وضع هذه الفكرة موضع التنفيذ هو فرعون مصر سنو سرت الثالث، وكلا الفرعونين من الأسرة الثانية عشرة.

وكان الهدف من القناة تأمين حدود مصر الشرقية، وذلك بتسهيل عملية نقل الجنود وربط المناطق الشرقية بهذه القناة الملاحية.

لكن القناة بعد إنشائها حققت ما هو أبعد من هذه الأهداف، فقد ربطت بين الساحل الشرقى لأفريقيا والسواحل الغربية لآسيا، وكان هذا الربط من العوامل التى كانت موضع تقدير المفكرين والمخططين الإستراتيجيين فى العالم فى العصور الحديثة، والأهم أنها كانت وراء إعادة التفكير فى إنشاء هذه القناة.

وبحفر القناة تغيرت المعالم الجغرافية للمنطقة، وأدى هذا التغير بدوره إلى سلسلة متصلة من المتغيرات، ظلت كلها لصالح مصر خلال هذه الحقبة من التاريخ، ولم يكن ممكنا أن تعمل القناة لصالح مصر إلا لأنها كانت دولة قوية، وكانت قواتها قادرة على حماية القناة وحماية حدود إمبراطوريتها التى امتدت إلى ما هو أبعد من القناة شرقا.

أى أن القناة ساعدت على حماية حدود مصر الشرقية، ودعم وجود وقوة مناطق الإمبراطورية المصرية فى آسيا الغربية.

وعرفت القناة الأولى التى ربطت بين البحرين والتى حفرت فى عصر سنوسرت الثالث بـ «قناة سيزوستريس» أو «ترعة الفراعنة».

وقد انتهى حفرها وجرى استخدامها كما يقول المؤرخون عام ١٨٨٧ قبل الميلاد، وهذه القناة كانت تمتد من فرع النيل الشرقى «الفرع البيلوزى» وهو أحد الأفرع التى كانت موجودة شرق فرع دمياط الحالى، وهذا الفرع هو أول فرع للنيل فى اتجاه الشرق، وكان يصب فى البحر المتوسط شرق بورسعيد، ومن الفرع البيلوزى امتدت القناة إلى «بوبست». منطقة من مدينة الزقازيق حاليا عاصمة محافظة الشرقية. ثم إلى نخاو شرقا، «ويوضح المؤرخون مكانها بالقرب من مدينة أبوصوير غرب الإسماعيلية حاليا» لتلتقى بالبحيرات المرة الصغرى التى كانت متصلة بالبحر الأحمر وقتذاك بعدة قنوات ملاحية.

وفى منطقة روض إسكندر غرب مدينة أبوصوير مازالت توجد بعض آثار هذه القناة القديمة أو القناة الأولى التى ربطت البحرين المتوسط والأحمر عبر التاريخ.

واستمرت القناة التى حفرها سنو سرت الثالث من الأسرة الثانية عشرة تقوم بدورها فى دعم التجارة وربط المناطق الشرقية وتيسير انتقال القوات العسكرية من مصر الأفريقية إلى المناطق الآسيوية من الإمبراطورية المصرية، والمناورة بهذه القوات بين البحرين الأحمر والمتوسط بسهولة، ساعدت على ردع المتمردين سواء فى سيناء أم فى مناطق غرب آسيا.

وظلت الإدارة المصرية حريصة على بقاء هذه القناة الملاحية وتمثل هذا الحرص فى عمليات الصيانة المستمرة، فقد كانت القناة عرضة للإمتلاء بالرمال، إما بسبب العواصف والرياح أو بسبب انهيار الأجناب أو تحرك الكثبان الرملية، وكلما امتلأت القناة بالرمال أعيدحفرها، وطوال هذه الحقبة من التاريخ لم يحدث أن أهملت القناة تماما، بل تواصلت عمليات تطهير المجرى وإعادة الحفر.

وظلت المراكب تبحر من الشمال إلى الجنوب، ومن الجنوب إلى الشمال، كما ساعدت على نمو حركة بناء السفن، ونشطت أعمال الصيد، وظهرت إلى الوجود قرى جديدة على ضفتى القناة، ونمت مجتمعات، وأقيمت منشآت. ومازالت آثار هذه الحياة الجديدة موجودة حتى وقتنا الحاضر فى هذه المنطقة.

وإذا كنا نتحدث عن أول قناة فى التاريخ ربطت بين البحرين المتوسط شمالا والأحمر جنوبا، وإذا كنا قد أوضحنا أن الفكرة الأولى نبتت تحت ظلال الفرعون أمنحتب الأول. «أمنمحات الأول» ١٩٩١ – ١٩٦٢ قبل الميلاد، وأنها أصبحت واقعا فى عصر سنو سرت الثالث ١٩٧٩ – ١٨٤١ قبل الميلاد، فإنه يحسن بنا أن نشير إلى ظروف هذه الأسرة التى حكمت مصر طوال الفترة ما بين عامى ١٩٩١ – ١٧٧٨ قبل الميلاد، أى طوال أكثر من قرنين من الزمان، ولنكون أكثر تحديدا، فقد حكمت مصر ٢١٣ عاما، وهى فترة طويلة نسبيا بالنسبة لأسرة واحدة تستقر على عرش مصر.

وقد فرضت الظروف السياسية على أمنحتب الأول أن يؤمن حدود مملكته، وكان الخطر يهددها من شرق الدلتا، فجدد القلاع وضرب بدو الصحراء الذين كانوا يغيرون على تلك الحدود.

وكان ذلك يعنى أنه سار هو وقواته شرقا، وأنه اجتاز الخط الفاصل بين قارتى أفريقيا وآسيا، وخلال قيادته وإشرافه على حملات تأديب البدو المغيرين والمتمردين طوال سنين حكمه، يبدو أنه واجه صعوبات فيما يتعلق بتحريك القوات، حيث كان يتطلع إلى سرعة وصولها إلى مكان المتمردين.

ويبدو أيضاً أنه كان يفكر فى ردع هؤلاء البدو بقوة وحسم، ومن هنا يمكننا أن ندرك بصورة أفضل كيف نبتت هذه الفكرة.

وخلال الحملات العسكرية التى قادها أو أشرف عليها لتأمين حدود ملكه التي كان الخطر يهددها من اتجاه شرق الدلتا، واتته فكرة ربط البحرين المتوسط شمالا والأحمر جنوبا بواسطة قناة ملاحية حتى يمكنه نقل قواته بسرعة إلى ميادين ومسارح العمليات فى شرق الدلتا وسيناء وغرب آسيا.

وإذا كان أمنحتب والرجال من حوله هم أصحاب هذه الفكرة العبقرية التى أثرت على الجغرافيا والتاريخ معا، فإن وضع الفكرة موضع التنفيذ قد استغرق وقتا، أو احتاج إلى وقت للأخذ بها.

ولم تكن هذه الفكرة العبقرية إلا ابنة شرعية لخيال خلاق اعتمد على الواقع بصورة تستحق الإعجاب والتقدير.

فصورة الواقع كانت كالتالى: البحر الأحمر يتصل بالبحيرات المرة بواسطة قنوات متعددة، والفرع البيلوزى للنيل يمتد شرقا من منطقة تفرعه من مجرى النهر الرئيسى حتى شرق بورسعيد شمالا، وعلى هذا فلو تم ربط الفرع البيلوزى بالبحيرات المرة فسيتم ربط البحرين.

وهكذا نبتت الفكرة، وبقى اختيار أنسب مكان لربط الفرع البيلوزى بالبحيرات المرة. وكان هذا من نصيب المهندسين الذين انتهوا من وضع الرسوم وبقى أن يبدأ العمل.

ولكى ندرك مزيدا من أبعاد هذه الفكرة العبقرية، فكرة حفر قناة تربط بين البحر الأبيض المتوسط شمالا والبحر الأحمر جنوبا، والتى نبتت فى أحضان الأسرة الثانية عشرة، وأصبحت واقعا أيضا، والأسرة مازالت قابضة على زمام السلطة فى مصر، فإننا يجب أن نعرف أن الأسرة السادسة (٢٤٢٠ ـ ٢٢٨٠) قبل الميلاد قد انتهت على إثر ثورة اجتماعية اجتاحت البلاد وقضت على البيت المالك.

وبالقضاء على هذه الأسرة التى لم تحكم طويلا، لأنها لم تستقر فى الحكم سوى ١٤٠ عاما فقط، توالت الأسر حتى الأسرة العاشرة، وكان كل ملك يدعى أنه حاكم الصعيد والدلتا، رغم أن ذلك لم يكن تعبيرا عن الواقع، حيث كان هناك أكثر من بيت مالك ويحكمون جميعا فى وقت واحد، ويدعى كل منهم أنه سيد التاجين.

وظل الأمر كذلك حتى تمكن حكام بيت طيبة من هزيمة حكام بيت أهناسيا، وأخذ ملوك هذا البيت الذين عرفناهم تحت اسم الأسرة الحادية عشرة أو أسرات الدولة الوسطى يصلحون ما أفسدته الأيام.

وكانت البداية دائما، الإصلاحات الداخلية حتى استقرت الأوضاع. وكان على الأسرة الثانية عشرة أن تواجه الأخطار الخارجية بعد أن حققت الأسرة الحادية عشرة الاستقرار الداخلى.

وبعد أن برزت فكرة ربط البحرين المتوسط والأحمر بقناة ملاحية على يد الفرعون أمنحتب الأول (١٩٩١ – ١٩٦٢) قبل الميلاد، فإن الظروف لم تسمح له بتحويل الفكرة إلى واقع خلال فترة حكمه التى استمرت ٢٩ عاما تقريبا.

وعندما تولى سنو سرت الأول الحكم بعد أمنحتب ١٩٦٢ ـ ١٩٣٠ قبل الميلاد، أبدى اهتماما كبيرا ببعثات استغلال مناجم سيناء، وتردد رجاله كثيرا على هذه المناجم، وتبدو هذه الحقيقة واضحة على ضوء الآثار التى عثر عليها فى منطقة سرابيت الخادم التى كانت تعتبر بمثابة القلب فى تلك البقعة، التى تشير إلى أن الفرعون اهتم بهذا الهدف اهتماما عظيما.

ولتأمين هذه المنطقة أنشأ رجاله قلعة كما اهتموا أيضا بإقامة مكان للعبادة، ومن المعروف أن المصريين لا يحلون بأرض إلا أخذوا يفكرون فى الله ويبنون له الدور، يعبدون فيها مظهرا من مظاهر قوته على حسب ما توحى إليه طبيعة الأرض التى يسكنونها.

وقد تعرض رجال هذه البعثات التعدينية لخطر السلب والنهب والعدوان من جراء غارات قبائل الأعراب الذين كانوا يقيمون فى تلك البقاع أو يرتادون أوديتها من وراء أنعامهم.

ومع ذلك لم يفكر سنو سرت الأول فى حفر القناة.

خلال هذا العصر الذى فكر فيه المصرى القديم فى شق قناة ملاحية تربط البحرين المتوسط شمالا والأحمر جنوبا مع استخدام نهر النيل وفروعه، كان البحر المتوسط يعرف باسم «بحر الشمال» فى حين كان البحر الأحمر يعرف باسم «بحر أروترى».

ولم يكن ممكنا أن تخطر هذه الفكرة على ذهن المصرى فى العصر الفرعونى إلا بعد أن دانت له البحار، بمعنى أن البحار لم تعد عالما مجهولا بالنسبة له، ولم تعد تشكل له عالما من الظلمات أو تثير فى أعماقه الخوف بامتدادها اللانهائى، وبغضبها الذى يأخذ شكل العواصف المصحوبة بالأمواج العالية والرياح العنيفة فى سرعتها بكل ما ينتج عنها.

فقبل أن يبدأ التاريخ المكتوب تعلم المصرى الإبحار فى نهر النيل، واكتشاف مساراته وفروعه، وصعد جنوبا من أجل الوصول إلى منابعه، وإلى مصادر هذا العطاء المتجدد، ثم انتقل بقواربه إلى البحرين الشمالى وأروترى، وتحولت القوارب إلى سفن بالمجداف، وأخرى شراعية بعد أن تعلم كيف يستفيد من الرياح.وارتبطت هذه

الخطوات بزيادة معلوماته عن علم الفلك واستخدامه فى الملاحة برا وبحرا، وبعد أن حقق هذه الطفرة التى تعتبر كل منها معجزة من معجزات وأسرار هذا المصرى القديم، كان منطقيا أن يفكر فى ربط البحرين ليتيسر له نقل قواته ونقل المؤن اللازمة لها، ليحقق لبلاده مزيدا من الأمن ومزيدا من الاستقرار.

وبعد مرور ٤ آلاف عام منذ أنشأ المصرى القديم أول قناة تربط بين البحرين المتوسط والأحمر، يتأكد للجميع أن هذا المصرى هو أول من أنشأ قناة صناعية للملاحة، وهو بهذا يضيف إلى مجده مجدا، وإن كنا نقدر أنه وهو يصنع ذلك لم يكن يفكر فى المجد، أو حتى فيما سوف يكتبه التاريخ عنه، أو كيف سينظر الناس من بعده إلى هذا العمل.

لقد فكر فى أفضل الحلول لقضية الأمن التى أثارها تمرد بدو سيناء وسكان غرب آسيا، وطرق بتفكيره آفاقا جديدة، فتوصل إلى حل غير تقليدى، وهكذا فتح بابا للمجد، فالحلول التقليدية أيا كانت عظمتها، تظل حلولا تقليدية سارت على المألوف، أما العظمة الحقيقية فهى الملاحة الحرة فى الآفاق الجديدة بحثا عما هو جديد. وقد فعل المصرى القديم ذلك دواما، فكان له قصب السبق وسجل لنفسه ولعصره أنه بانى أول حضارة فى تاريخ البشرية، وأنه الأول فى تاريخ علوم كثيرة وفى مجالات وميادين أكثر.

وعندما توصل إلى أن ربط البحرين سيساعده على المناورة بقواته، بدأ يفكر كيف يفعل ذلك.

وكان طبيعيا ومنطقيا أن يستفيد من نهر النيل وفروعه ومن البحيرات المرة والقنوات التى تربطها ببحر أروترى وميناء كليسما، القلزم بعد ذلك، ثم السويس حاليا.

بدأ العمل فى حفر القناة وانتهى فى عصر سنو سرت الثالث ١٩٧٩٠ – ١٨٤١ قبل الميلاد، وتم توصيل البحرين الشمالى وأروترى، وأخذت المراكب والقوارب تبحر من الجنوب إلى الشمال ومن الشمال إلى الجنوب عبر الطريق الملاحى الجديد، وكانت المراكب القادمة من الجنوب تتجه من ميناءكليسما على رأس الخليج القلزم فيما بعد، والسويس الآن عبر قنوات ملاحية إلى البحيرات المرة، ومنها إلى الفرع البيلوزى

للنيل الذى يتفرع أو يتشعب قرب مدينة بوبست أو بوستس «تل بسطة» الآن، بمدينة الزقازيق، ومع الفرع البيلوزى يتجه شمالا إلى بحر الشمال «البحر الأبيض المتوسط»، حيث يصب الفرع مياهه عند التقائه به شرق مدينة بورسعيد.

أما المراكب والقوارب التى تتجه جنوبا فتدخل إلى الفرع البيلوزى للنيل من البحر الشمالى، ثم تتجه شرقا حتى نخاو «أبوصوير الآن الموجودة غرب الإسماعيلية» فإلى البحيرات المرة الصغرى فالبحر الأحمر.

وكان مقدرا أن تستمر هذه القناة مفتوحة للملاحة، طالما حافظت الإدارة المركزية فى العاصمة على استمرار أعمال الصيانة، لكن أعمال الصيانة لم تستمر إلا ١٢٧٧ عاما تقريبا ثم أهملت، فامتلأت القناة بالرمال، وعندما بدأت الملاحة فى قناة سيزوستريس عام ١٨٨٧ قبل الميلاد تقريبا لم يقتصر استخدامها على الأغراض أو الأهداف الأمنية والعسكرية، ولم يكن ذلك ممكنا، أى لم يكن ممكنا أن تستخدم أو يقتصر استخدامها على نقل الجنود والمؤن لتأديب بدو سيناء والمغيرين من مناطق غرب آسيا، خاصة وقد أصبحت القناة طريقا ملاحيا يربط شرق آسيا بغرب آسيا أى بالدول الواقعة على الساحل الشرقى للبحر الشمالى «المتوسط حاليا»، فمثل هذا الطريق لابد وأن يعمل على تنشيط التجارة وعلى بروز أنشطة اقتصادية أخرى كالصيد وصناعة المراكب والقوارب.

وبجانب هذه الأنشطة، وجدت بالضرورة مجموعات العمل التى تشرف وتقوم بأعمال الصيانة للحفاظ على استمرار القناة مفتوحة للملاحة، وقد شملت أعمال الصيانة تطهير المجرى الملاحى من الرمال والأتربة والحفاظ على شاطىء القناة من الانهيار.

والذى لاشك فيه أن المسئولين عن الصيانة فى ذلك العصر قد قاموا بالدور الرئيسى فى الحفاظ على هذه القناة مفتوحة للملاحة طوال أكثر من ١٢٧٧ عاما أى لثلاثة عشر قرنا تقريبا.

ويمكننا تصور هذا الجهد إذا عرفنا أن المنطقة منطقة رملية، وأن تحرك الكثبان الرملية والعواصف والرياح وحركة الرمال، كل ذلك يدفع بكميات هائلة من الرمال

إلى مجرى القناة، وهذه الكميات تتطلب جهدا خارقا وإدارة مركزية حازمة وحاذقة لتطهير المجرى الملاحى منها، خاصة أن الأعمال كلها تعتمد على الجهد البدنى فقط وأدوات بدائية.

ومن ينظر إلى منطقة القناة الآن سيتبين وجود ثلاث محافظات : بورسعيد شمالا، ثم الإسماعيلية، فالسويس جنوباً، وتضم هذه المحافظات عددا من المدن والقرى وأكثر من مليون و٣٠٠ ألف نسمة، وتموج هذه المحافظات، بالنشاط الاقتصادى، ويتميز سكانها بحيوية فائقة تبدو واضحة وتعمل على تشكيل الحياة الاجتماعية والسياسية بصورة متفردة عن باقى سكان القطر.

ولم يكن ممكنا أن تنشأ هذه الحياة وكمثال فإن مدن بورسعيد وبورفؤاد والإسماعيلية وبورتوفيق لم تكن موجودة قبل عام ١٨٦٩، عام افتتاح القناة، وعندما تتضح هذه الصورة أمامنا يمكننا أن ندرك ما أضافته وأضفته قناة سيزوستريس على المنطقة ككل.

فقد أوجدت القناة أنشطة جديدة وحياة جديدة أدت إلى إنشاء عدد من المدن والقرى فى المنطقة.

وقد كشفت حفريات أجيرت منذ أكثر من ٧٥ عاما عن وجود هذه الحياة وعن آثار مدن وقرى كانت موجودة على ضفتى القناة، وتزداد هذه الآثار وضوحا فى المنطقة الواقعة إلى الغرب من قرية جنيفة فى محاذاة القناة الحالية، ومن الممكن تتبع هذه الآثار حتى علامة الكيلو ١٣٨، وتؤكد الدلائل أن الترعة الممتدة من الإسماعيلية إلى السويس قد حفرت فى مجرى القناة القديمة نفسها، أى أن قناة سيزوستريس قد كشفت عن نفسها، أو عن بعض معالمها فى هذه المنطقة.

ومازال ممكنا الكشف عن باقى آثار هذه القناة التى كانت أول قناة ملاحية فى التاريخ.

وظلت قناة سيزوستريس أو ترعة الفراعنة مفتوحة للملاحة منذ إنشائها عام ١٨٨٧ قبل الميلاد فى عصر سنوسرت الثالث من الأسرة الثانية عشرة حتى عام ٦١٠ فى

عصر نخاو الثانى، حيث امتلأت بالأتربة والرمال، أو كادت لافتقارها إلى الصيانة لفترة طويلة.

ونتيجة لذلك تكون سد أرضى عزل البحر الأحمر عن البحيرات المرة.

وكرس نخاو الثانى جهوده لإعادة شق القناة فوفق فيتوصيل النيل بالبحيرات المرة، بيد أن محاولاته لوصل البحيرات بالبحر الأحمر لم تكلل بالنجاح.

وهذا يعنى أن القناة ظلت مفتوحة للملاحة بانتظام لما يقرب من ثلاثة عشر قرنا، أى حوالى ١٢٧٧ عاما، وذلك عمر طويل لأول قناة ملاحية صناعية فى التاريخ.

ومع توالى الأسر على حكم مصر من الأسرة الثانية عشرة إلى الأسرة السادسة والعشرين، عرفت مصر عصورا مزدهرة زاهية، وأخرى تختلف عن ذلك، إلا أن الأسرتين الخامسة والعشرين والسادسة والعشرين كانتا تحملان بين طياتهما مقدمات ما تلا ذلك من أحداث.

وإذا كانت القناة الملاحية قد توقفت عن أداء دورها عام ٦١٠ قبل الميلاد فى عصر نخاو الثانى، فقد غزا الفرس مصر عام ٥٢٥ قبل الميلاد، أى بعد امتلاء القناة بالرمال بـ ٨٥ عاما فقط.

الفصل الثاني

غـزو مصر

اهتم الفراعنة منذ عصر الدولة القديمة وتحديدا منذ عصر الأسرة الأولى بسيناء، فقد بدأ اسم الفرعون «سمرخت» - أحد فراعين الأسرة الأولى - يتردد فى المؤلفات الأثرية على أنه صاحب النقش الكبير الموجود فى وادى المغارة فى سيناء.

أى أن اهتمام الفراعنة بسيناء بدأ منذ أعوام ٣٢٠٠ - ٢٧٨٠ قبل الميلاد.

واستمر هذا الاهتمام طوال العصر الفرعونى، ولم يكن الأمر مقصورا على التعدين بل تعداه إلى الاهتمام بالمنطقة كسياج أمان لمصر، أى أن عنصر الأمن لم يكن غائبا أبدا عن ذهن المصرى القديم، وعندما تعرضت حدود المملكة المصرية للخطر فى عصر الأسرة الثانية عشرة فكر الفرعون فى وصل البحرين، لكن القناة التى أنشئت لأسباب أمنية أولا، لم تتحول إلى سياج للأمن أو خط دفاعى عن مصر، بل ظل الاهتمام بسيناء قائما وظل المصرى ينشىء القلاع ويعبد الطرق لتيسير حركة الجنود، ولم تحل قناة سيزوستريس دون استمرار حركة القوات المصرية من وإلى سيناء، كما لم تحل دون استمرار نشاط بعثات التعدين فى سيناء،

وهناك فى تاريخ سنو سرت الثالث الذى أنشئت القناة فى عهده ما يشير إلى أن رجاله وصلوا إلى شبه جزيرة سيناء لاستغلال مناجمها، فقد عثر له على بعض آثار

بمنطقة سرابيت الخادم ومنها لوح وتمثال له، أما أمنمحات الثالث الذى خلف سنوسرت الثالث ١٨٤١ ـ ١٧٩٢ قبل الميلاد فقد أرسل عماله عبر القناة إلى سيناء خلال السنوات الثانية والرابعة والخامسة والسادسة والثامنة والحادية عشرة والثالثة عشرة والخامسة عشرة والثامنة عشرة والعشرين والخامسة والعشرين، والحادية والثلاثين والثامنة والثلاثين والأربعين والثانية والأربعين، والثالثة والأربعين والرابعة والأربعين من سنى حكمه، أى أنه وجه أكثر من عشرين بعثة إلى سيناء لاستغلال كنوزها.

وإذا كان أمنمحات الثالث ١٨٤١ ـ ١٧٩٢ قد وجه أكثر من عشرين بعثة لاستغلال كنوز سيناء الغنية بالنحاس والفيروز، فإن ذلك يعنى أن هذه البعثات قد ظلت تعبر القناة ذهابا وإيابا، وذلك يعنى أن الذين شقوا القناة، قد وضعوا فى اعتبارهم تيسير مهمة عبورها من الشرق إلى الغرب وبالعكس، يعنى أيضا أن ذلك الفرعون الذى أمضى حوالى ٤٩ سنة فى كرسى الحكم، قد كرس جهدا عظيما لاستغلال مناجم سيناء بما يكشف أنه أفضل من استثمر تلك الكنوز، ولا يوجد فى صفحات التاريخ ما يشير إلى وجود فرعون آخر قد استطاع أن يفعل ذلك كما فعله أمنمحات الثالث.

وتشير الأوراق إلى أن الوصول إلى تلك البقاع وأعنى مناطق التعدين لم يكن سهلا فى كل مواسم العام، كما كانت شدة الحر تضايق العمال وتضنيهم، لذا قرر الفرعون إنشاء منازل للعمال فى بعض مناطق التعدين كسرابيت الخادم بطور سيناء، وهذا يعنى أيضا نقل معدات للبناء بجانب العمالة التى تقوم بهذه المهمة.

وعندما تولى أمنمحات الرابع السلطة خلفا لأمنمحات الثالث، مضى على نفس الطريق، وامتد نشاطه الاقتصادى والعمرانى إلى شبه جزيرة سيناء، وقد ظهرت آثار ذلك فى مناجم سيناء، حيث عثر له على عدة نقوش سجلها رجال عهده ممن ارتادوا هذه البقاع، ولم يكن ممكنا أن تستمر مصر قوية وقادرة على ردع الثائرين والمتمردين، ومن يفكرون فى غزوها، لقد بذل الفراعنة غاية الجهد لتوفير الأمن لمصر وحمايتها، إلا أن الضعف بدأ يدب فى أوصال مصر إلى الدرجة التى أطمعت فيها الغزاة وسرعان ما تقدمت جحافل الهكسوس فى النصف الأول من القرن السابع عشر قبل الميلاد، أى بعد افتتاح قناة سيزوستريس بأكثر من قرنين من الزمان، وبعد

أن اجتاحت كل القلاع والمواقع المصرية على طرق سيناء المؤدية إلى الدلتا، اجتازت القناة.

وكان مثيرا للدهشة، أى لدهشة المصريين رؤية هذه الحيوانات وهذه العربات الخفيفة التى يستخدمها الغزاة، التى شكلت مفاجأة للمدافعين المصريين وساعدت الغزاة على تحقيق انتصارهم.

وكان مقدرا أن تشهد القناة الملاحية تقدم هذه الجحافل وعبورها من الشرق إلى الغرب فى طريقهم إلى العاصمة.

وإذا كانت القنوات الملاحية تشكل عقبات أمام القوات العسكرية المتقدمة، إلا أن ذلك مرهون بالخطط الموضوعة للدفاع عن هذه القنوات.

ومن صفحات التاريخ تبين أن الغزاة الهكسوس قد اجتازوا القناة بعتادهم دون مقاومة تذكر، حيث لم تكن هناك قلاع أو مواقع عسكرية تحميها، فقد اعتاد الفراعين تحصين حدودهم الشرقية بعيدا عن القناة، عازمين على الدفاع عن ملكهم بعيدا عن الدلتا، أى شرق سيناء، حتى لا تتاح الفرصة لغازٍ لتدنيس أرض الكنانة.

وكان احتلال الهكسوس لمصر ١٦٧٥ ـ ١٥٦٧ قبل الميلاد أول ما تعرضت له من ذلة على يد أجنبى.

وقد دخل الهكسوس مصر من سيناء قادمين من آسيا خلال حكم الأسرة الثالثة عشرة، وبدأوا يستقرون فى شرق الدلتا منذ أواسط أيام هذه الأسرة.

ولم يمنعهم هذا الاستقرار من استمرار التنقل عبر القناة الملاحية، وطوال هذه الفترة ولحرصهم على أن تظل قناة سيزوستريس مفتوحة للملاحة، واصلوا أعمال التطهير والصيانة وظلت المراكب والقوارب تبحر شمالا وجنوبا، إلا أن ذلك لم يمنع شرارة الغضب من أن تستعر فى الصدور.

وتوالت أعمال المقاومة ضد الغزاة، وظلت هناك مساحات كبيرة من أرض مصر يحكمها الفرعون خاصة فى صعيد مصر، وتوالت الأسر على حكم ما تبقى من مصر، وما لم يستطع الغزاة الوصول إليه، ويسجل التاريخ أسماء فراعين الأسر الرابعة عشرة

والخامسة عشرة والسادسة عشرة، والسابعة عشرة، الذين حكموا الأرض التى احتفظوا بسيادة مصر عليها.

وبعد طول مقاومة وبعد استيعاب دروس الهزيمة والاستفادة من تكتيك الهكسوس ومعداتهم تمكن آخر ملوك الأسرة السابعة عشرة سقننرع وكامس وأول ملوك الأسرة الثامنة عشرة أحمس من طرد الهكسوس من مصر، وكان انتقام المصريين بقدر ما أحسوه من مرارة. وانزاح كابوس الهكسوس عن مصر على يد سقنن رع وكامس وأحمس، ثم بدأت حتشبسوت (١٤٩٠ - ١٤٦٩) ق.م فى إصلاح ما خربه الهكسوس بما فى ذلك تطهير قناة سيزوستريس وإعادة فتح مناجم سيناء وإعادة حصون مصر الشرقية إلى حالتها، وعندما تولى تحوتمس الثالث (١٤٩٠- ١٤٣٦) ق.م، أو فلنقل بعد أن انفرد تحوتمس الثالث بالسلطة كان مفهوما أن يتطلع إلى غرب آسيا لدعم أمن مصر وتوسيع حدود الأمبراطورية المصرية.

ونقرأ فى صفحات التاريخ أخبار حملته الأولى، وكانت فى العام الثانى والعشرين من حكمه، أى فى العام الأول من انفراده بالحكم، فقد غادر حصن ثارو على مقربة من القنطرة فى طريقه إلى فلسطين، فوصل غزة بعد مسيرة ٩ أيام، وهذا يعتبر سيرا سريعا لجيش يقطع الصحراء بدون وسائل نقل ميكانيكية، أى أنه قطع مسافة تزيد على ٢٨٠ كيلو مترا خلال هذه المدة القصيرة وتمكن تحوتمس من فتح حصن مجدو ومن تحقيق انتصارات باهرة.

وبعد تحوتمس وجه أمنحوتب الثانى (١٤٣٦ - ١٤١١) قبل الميلاد حملتين إلى آسيا فاخترقتا سيناء لتأديب مملكة ميتانى، وكانت الحملة الثانية فى السنة التاسعة من حكمه حملة تفتيشية أكثر منها حربية، لأن الثورة التى قيل إنها اندلعت فى فلسطين لم تكن سوى فتنة محلية صغيرة فى إحدى المدن، وأخبار هاتين الحملتين مدونتين فى لوحتين شهيرتين، إحداهما فى معبد الكرنك، والأخرى عثر عليها فى منف عام ١٩٤١ ، وكان طبيعيا أن تلعب قناة سيزوستريس دورا كبيرا خلال هذه المرحلة وأن تنتعش وتنتعش المدن والقرى المحيطة بها.

وأدرك ملك خيتا فى شمال غرب آسيا أنه لن يستطيع تحقيق أطماعه فى آسيا ما دام النفوذ المصرى قويا، فأخذ يؤلب بعض زعماء القبائل الآسيوية ليشقوا عصا الطاعة على فرعون مصر، وكان ذلك فى عهد الفرعون أمنحوتب الثالث، وتمردت بعض القبائل وأخذت المدن تستغيث بفرعون مصر، وأخذوا يرسلون له الرسل والرسائل، وكانت سطور آخر رسالة تقول: والآن فإن مدينتك تونيب تبكى ودموعها تسيل، ولا ناصر لنا، لقد أرسلنا عشرين رسالة إلى مولانا ملك مصر، ولم نتلق ردا منه، وقد كشفت هذه الرسائل عن وجود خطر آخر يتمثل فى وجود قبائل سامية تسمى قبائل الخابيرو، وفى بعض الروايات يطلق عليها العابيرو «العبرانيون فيما بعد» وكانوا قبائل من البدو المقيمين فى شرقى الأردن، يؤجرون أنفسهم للقتال، واستعان بهم بعض الأمراء للاستيلاء على حصن مجدو الذى سبق أن فتحه تحوتمس الثالث.

ثم أخذوا يهددون أورشليم فسقطت بدورها.

وهكذا أصيب النفوذ المصرى بضربات قاصمة فى سوريا وفى مدن الساحل الفينيقى وفى أعلى الفرات وفى فلسطين.

وبعد أن انتهت أيام اخناتون تولى توت عنخ آمون، فيسر للقائد حور محب أن يستفيد من قناة سيزوستريس لنقل قواته، ونقل المؤن التى يحتاجها، وأخذت القوات المصرية تتقدم شمالا لاستعادة بعض ما فقدته مصر.

وكانت الاضطرابات التى هددت كيان الامبراطورية المصرية فى آسيا خلال حكم الأسرة الثامنة عشرة (١٥٧٠ - ١٣٠٤) قبل الميلاد هى الوسيلة التى رآها ملوك وأمراء هذه المنطقة لتحقيق أطماعهم وزيادة نفوذهم على حساب النفوذ المصرى، ولم يكن ممكنا أن تسكت مصر أو يسكت ملوك هذه الأسرة على هذا الخروج على السلطة خاصة بعد أن تمكن أحمس أول ملوك هذه الأسرة من تطهير مصر تماما من الهكسوس.

ومن سطور التاريخ نعرف أن حتشبسوت اتصلت بشبه جزيرة سيناء وبقناة سيزوستريس لإصلاح ما خربه الهكسوس فى أثناء زحفهم على أقاليم مصر.

وخلال عصرها انتظمت الملاحة في القناة، ومن آثار نشاطها أيضا إعادة فتح المناجم في سرابيت الخادم في سيناء، وقد عثر لها على بعض الفخار الملون الذى يحمل اسمها واسم تحوتمس الثالث.

وليس لذلك من دلالة سوى بدء قوافل وبعثات التعدين فى اجتياز القناة واستمرار العمل من أجل إعادة حصون مصر الشرقية إلى حالتها، من أجل مواجهة أية احتمالات مستقبلية.

ولم يكن هناك من يتوقع أى اضطرابات فى أعقاب الفتوحات المصرية الكبرى مباشرة.

وتيسر للقائد حور محب استعادة بعض ما فقدته مصر من إمبراطوريتها فى منطقة غرب وشمال غرب آسيا.

وانتهى الصراع الحربى بأن وقع معاهدة مع مورسيل الثالث ملك خيتا، ضمنت له استقرار الأمور على الحدود، بعد ذلك أصدر حور محب عدة تشريعات، وكان التشريع الأول خاصا بالعقوبات التى توقع على كل من يعوق السفن التى تحمل الضرائب إلى خزانة الدولة، وكانت العقوبة جدع الأنف والنفى إلى حصن ثارو، وكانت بعض هذه السفن تبحر من الموانىء الموجودة على الساحل الشرقى للبحر الأبيض المتوسط، وتأخذ طريقها إلى الجنوب، ثم تصعد فى الفرع البيلوزى للنيل فى طريقها إلى البحيرات المرة، ومنها إلى البحر الأحمر، أو تواصل مسيرتها فى النيل إلى العاصمة منف.

ونظرا لأهمية وصول هذه السفن، وبمعنى أدق إلى العاصمة المصرية آمنة بما تحمله من ضرائب من الذهب أو الفضة أو عينية على شكل محصولات أو منتجات، أصدر القائد حور محب هذا التشريع.

ولم يكن ممكنا أن يصدر هذا التشريع إلا بعد استتباب الأمور وبعد انتصارات تعيد الأمور إلى نصابها، وبعد توقيع معاهدة مع مورسيل ملك خيتا، المملكة التى حركت الثورة.

وقد فوجيء سيتى الأول (١٣٠٣ - ١٢٩٠) قبل الميلاد الذى قضى سنوات شبابه ضابطا في الجيش، وعمل لسنوات طويلة فى حصن ثارو على حدود مصر الشرقية فى أول أيام حكمه بقيام ثورة وراء هذه الحدود، فأسرع لإخمادها.

أما الثوار فكانوا العبرانيون الذين سعوا للسيطرة على فلسطين، واستخلاصها من كيان الإمبراطورية، وقد لجأوا إلى نشر الفتنة بين قبائل البدو للثورة على الفرعون.

وقد ترك سيتى الأول أخبار تلك الحملة وانتصاراته عليجدران معبد الكرنك، ومنها نعرف أنه عندما علم بخبر تجمع القبائل البدوية تحت قيادة زعمائهم وعيثهم فى الأرض فسادا، عد ذلك خروجا منهم على قوانين النصر، فخرج إليهم للقضاء على ثورتهم وعبرت قواته قناة سيزوستريس فى طريقها إلى فلسطين لإخماد الثورة، والقضاء على الثوار، ورسم لنا سيتى الأولى طريق هذه الحملة والحصون التى أعادها إلى حظيرة الطاعة بعد أن هزم بدو سيناء وجنوبى فلسطين «الشاسو» وهى الحصون التى تمتد من القنطرة إلى رفح، وكان هذا الطريق «طريق حورس» أو الطريق الحربى الكبير، أقدم طريق حربى عرفه العالم.

وتحركت جيوش الفرعون تحت إمرته من قلاع ثارو متجهة إلى أرض كنعان، حيث قضى على خصومه، ودانت له فلسطين وفينيقيا والجزء الجنوبى من سوريا، خاصة منطقة البقاع ومدينة قادش، وكان مقدرا أن تشهد قناة سيزوستريس مقدمات ونتائج هذا النصر.

وخلال الفترة التى قضاها سيتى الأول فى قلعة ثارو «القنطرة الآن»، لحراسة حدود مصر الشرقية، أتيحت له فرصة التعرف على قناة سيزوستريس والإهمال الذى لحق بها.

وكقائد عسكرى كان يدرك أهمية القناة بالنسبة لمصر من الناحية العسكرية خاصة فيما يتعلق بقدرة القوات على المناورة ونقل القوات والمؤن والإمدادات، لذا كان طبيعيا أن يدرس ويخطط مشروعا للعناية بالقناة الملاحية المهمة.

وبعد أن أصبح هو الفرعون الحاكم لمصر (١٣٠٣ - ١٢٩٠) قبل الميلاد بدأ فى وضع مشروع للعناية بالقناة موضع التنفيذ، وكان الإهمال وانعدام الصيانة قد أدى إلى

إغلاق القناة بعد أن تكاثرت الرمال فى المجرى الملاحى وتحولت المنطقة إلى خلية من النحل وعمل الجميع بهمة تحت إشراف الفرعون من أجل إعادة افتتاح القناة للملاحة مرة أخرى.

ولم يمض عامين حتى بدأت القوارب والمراكب فى عبور القناة والإبحار شمالا وجنوبا بين البحرين الشمالى وأروترى.

ودبت الحياة فى مدن وقرى المنطقة من جديد بعد عودة الملاحة فى قناة سيزوستريس على يد الفرعون سيتى الأول.

وبعد افتتاح القناة الملاحية التى تربط بحر الشمال - البحر المتوسط، شمالا ببحر أروترى - البحر الأحمر جنوبا فى عصر سنوسرت الثالث، لم تتوقف الملاحة فى القناة إلا فى نهايات عصر الأسرة الثامنة عشرة أو فى بدايات عصر الأسرة التاسعة عشرة.

وكان طبيعيا أن تتأثر الحياة فى المدن والقرى المقامة على جانبى قناة سيزوستريس.

وعندما تولى سيتى الأول قرر افتتاح القناة للملاحة من جديد وارتبط افتتاح القناة باهتمام الفرعون بالطريق الحجرى الكبرى أو طريق حورس أقدم طريق حربى فى العالم، وهو الطريق الذى يخترق سيناء بدءا من «سيلة»، «ثارو» عند القنطرة، أى عند المنطقة الموجودة بين بحيرتى البلح والمنزلة، مارا بالعريش، ثم رفح إلى غزة.

ولقد أعد سيتى الأولى هذا الطريق ونظمه وجهزه بآبار بحيث تستطيع الجيوش والقوافل المدنية أن تعبر الصحراء من مصر إلى فلسطين فى سهولة ويسر.

وقد جرى إصلاح هذا الطريق وتنظيمه تمهيدا واستعدادا لزحف سيتى الأول إلى موطن الثورة فى فلسطين على حدود مصر الشرقية، التى انتهت بانتصار حاسم أعاد لمصر مجدها القديم، وهكذا يمكن القول إن سيتى الأول هو صاحب الافتتاح الثانى لقناة سيزوستريس بجانب باقى انتصاراته وأمجاده بالقرب من مصب الفرع البيلوزى، الذى يطلق عليه بعض المؤرخين اسم «الفرع البوبسطى» نسبة إلى بوبست المدينة التى يتفرع عندها، كانت توجد قناة تدعى الفاصلة لأنها تفصل بين مصر

والصحراء، وهذه القناة التى تقع شرق الفرع البيلوزى كانت تستمد ماءها من النيل، وينتشر على ضفتيها العشب، وتسبح فى الأُخوار المنتشرة من حولها التماسيح، ومثل هذا الوصف الذى ورد فى كتب التاريخ يمكن أن يساعدنا على تصور طبيعة الحياة فى هذه المنطقة التى تمثل القطاع الشمالى لقناة سيزوستريس، فإذا كانت التماسيح تعيش فى القناة الفاصلة، وفى نفس الوقت تملأ نهر النيل، فإن ذلك يعنى وجودها فى الفرع البيلوزى الذى يشكل القطاع الشمالى من قناة سيزوستريس التى تصل البحرين، ورغم هذا الخطر الماثل تمكن المصريون من حفر القناة والأهم صيانتها باستمرار لتظل مفتوحة للملاحة، واستثناء من هذا الحرص ما حدث خلال نهاية حكم الأسرة الثامنة عشرة أو بداية حكم الأسرة التاسعة عشرة من إغلاق للقناة وتوقف الملاحة بها.

ومن بين الحصون التى أقامتها مصر الفرعونية على حدودها الشرقية لحمايتها من المغيرين والمتمردين يعد حصن ثارو من أمنعها وأقواها، وقد أقيم هذا الحصن على القناة الفاصلة التى كانت تفصل بين مصر والصحراء.

ويسترعى النظر أن بناء القلعة من الناحية التى تواجه مصر يتكون من سور مستطيل تكتنفه من الشمال والجنوب أبنية مختلفة، وله من هذه الناحية بابان ينفتح أحدهما إلى الشرق ويؤدى إلى قنطرة فوق القناة الفاصلة الموجودة شرق قناة سيزوستريس، وقد سميت هذه المنطقة بالقنطرة نسبة إلى هذه القنطرة، ومازالت تحمل هذا الاسم حتى الآن، ونتيجة لمرور قناة السويس حاليا من هذه المنطقة وشقها إلى نصفين، سميت المدينة التى أقيمت شرق القناة بالقنطرة شرق، والأُخرى التى أنشئت غرب القناة بالقنطرة غرب، ومن المثير للدهشة أن هذه المنطقة قد اختيرت لإقامة معدية تعمل بين المدنتين أى بين مدن مصر غرب القناة، ومدن مصر أو سيناء شرق القناة.

وقد شهد حصن ثارو انطلاق سيتى الأول لاستعادة مجد مصر بعد أن عطلت فترة الركود السياسى والاقتصادى الذى أصاب مصر فى أعقاب ثورة اخناتون الدينية، وما ترتب على ذلك من ركود حربى منع مصر من مواصلة رحلة المجد.

وفى تعريف القناة تقول الموسوعة العربية الميسرة أنها مجرى مائى صناعى يشق لأغراض الرى أو تيسير النقل، وتمضى الموسوعة فتقول، وقد عرفت قنوات الرى منذ عصور موغلة فى القدم، وقد تصل القنوات المجارى المائية على اليابسة بالبحر، وكثيرا ما تشق لوصل نهرين كبيرين، كقناة الراين المارن، وتستخدم القناة فى أغراض أخرى، مثل تفادى المساقط المائية ونقط الضحالة أو لاستصلاح الأراضى، ومن أهم قنوات النقل فى العالم قناتا السويس وبنما.

وهذه الأهمية التى اكتسبتها قناة السويس استمدتها من الموقع وطبيعة الحركة الملاحية المرتبطة بهذا الموقع، ويدخل فى ذلك أيضا هذا التاريخ الحافل للقناة التى بدأ التفكير فيها ثم تحوله إلى واقع فيالقرن التاسع عشر قبل الميلاد.

وظلت الإدارة المركزية فى مصر ترعى قناة سيزوستريس حتى نهاية القرن السابع قبل الميلاد، وبداية القرن السادس قبل الميلاد فى عصر الفرعون نخاو (٦٠٩-٥٩٣) قبل الميلاد، حيث تراكمت الرمال فى المجرى الملاحى بشكل كثيف نتيجة حركة الرمال والظاهرة المعروفة باسم «ظاهرة الإطماء» وعندما حاول نخاو تطهير المجرى كان البحر الأحمر المرتبط بالبحيرات المرة وبحيرة التمساح قد تراجع، وهذا يعنى أن البحيرات التى كانت تعتبر الطرف الشمالى للبحر الأحمر لم تعد كذلك بعد أن تراجع البحر الأحمر جنوبا، وعندما حاول نخاو وصل البحيرات بالبحر الأحمر لم يتمكن من ذلك، أو فلنقل إن الغزو الفارسى لمصر لم يمهله لتحقيق ذلك.

الفصل الثالث
قنـاة الفرس

جميع قمبيز جيشا كبيرا فى آسيا للهجوم على مصر، وسار الجيش فى طريقه، وكانت أول معركة تقابل فيها جيش الفرس وجيش مصر عند يلوزيوم «تل الفرما» وبالرغم من استبسال المصريين وحسن دفاعهم، تغلبت عليهم جيوش الفرس، فارتدوا إلى منف، وتحصنوا فيها، فتبعتهم جيوش الفرس إلى هناك حتى اضطروا إلى التسليم، وكان ذلك عام ٥٢٥ قبل الميلاد.

ووقعت مصر تحت الاحتلال للمرة الثانية فى التاريخ، وكان الغزاة آسيويون أيضا، وإذا كان الهكسوس مجموعة من الرعاة، اختفوا من التاريخ بعد خروجهم من مصر فى نهاية الأسرة السابعة عشرة، وبداية الأسرة الثامنة عشرة، فإن الفرس كانوا يمثلون شعبا يعمل من أجل التوسع وبناء إمبراطورية، وكان حكامهم من أصحاب الطموحات الكبيرة فى السيطرة على المنطقة، وفى إطار هذا الطموح تحركت قواتهم لاحتلال مصر.

وكان طبيعيا أن تمر القوات الفارسية فوق السدود الأرضية التى عزلت قناة سيزوستريس عن البحيرات والبحر الأحمر، وأن يراودالقادة الفارسيين فكرة إعادة فتح القناة للملاحة بعد تطهيرها من الرمال التى غمرتها.

وبعد أن استقرت أوضاع الفرس فى مصر مؤقتا اتخذ دارا الأول ملك الفرس قرارا بإعادة فتح قناة سيزوستريس للملاحة.

وبعد أشهر طويلة من الجهد سواء للتعرف على مسار المجرى الملاحى أو لتوفير ما يكفى من عمال ومعدات أو من العمل فى رفع أطنان من الرمال من مجرى القناة، لم يتمكن الفرس إلا من إعادة الملاحة فى القناة بصورة جزئية.

ولم تكن المشكلة فى فرع النيل البيلوزى، أو فى القناة التى تصل الفرع البيلوزى بالبحيرات، لكن كانت فى هذه القنوات الملاحية التى تصل البحيرات بالبحر الأحمر، فهذه القنوات الصغيرة لم تكن صالحة للملاحة إلا فى أثناءالفيضان، وظلت المراكب والسفن وهى غير قادرة على مواصلة رحلتها من البحر الشمالى إلى بحر أروترى إلا خلال موسم الفيضان.

وقد أقام دارا الأول نصبا تذكاريا بالقرب من الشاطىء الغربى للبحيرات المرة ونقش على هذا النصب باللغة السومرية ما يأتى: لقد أمرت أنا ملك الفرس بشق القناة من البحر إلى البحر وحفرت كما أمرت.

وفى عام ٥١٠ تمكن دارا الأول ملك الفرس من إعادة الملاحة بصورة جزئية إلى قناة سيزوستريس، وظلت القناة تعمل دون أن يفكر فارسى آخر فى تطويرها أو تطهير وتوسيع القناة أو القنوات التى تربط البحيرات بالبحر الأحمر «بحر أروترى».

وظلت القناة تتعرض لظاهرة الإطماء الشديد، ولم تتوقف حركة الرمال أو العواصف الرملية عن عرقلة الملاحة فى المجرى الملاحى إلا أن الفرس واصلوا لفترة طويلة عملية الإشراف على تطهير المجرى والحفاظ على استمرار الملاحة فيه بنفس الصورة التى تحققت على يد دارا الأول، إلا أن حماس الإدارة الفارسية فتر بعد سنوات، وتعرضت القناة للإهمال، وكان طبيعيا أن تملأ السدود الأرضية المجرى الملاحى وأن تتوقف الملاحة فى القناة.

كانت الدلالة الرئيسية للجهود التى بذلها كل من نخاو الملك الفرعونى عام ٦١٠ قبل الميلاد، ودارا الأول الملك الفارسى عام ٥١٠ قبل الميلاد، تتمثل فى عدم قدرة أى منهما على إعادة الملاحة فى القناة بالصورة التى كانت عليها من قبل، أى الفشل فى

الحفاظ على اتصال البحرين الشمالى فى الشمال وأروترى فى الجنوب، هذا الاتصال الذى نجح سنوسرت الثالث فى تحقيقه خلال سنوات حكمه التى استمرت من عام ١٩٧٩ إلى عام ١٨٤١ قبل الميلاد.

أى أن الفرعون نخاو والملك الفارسى دارا الأول قد فشلا فيما نجح فيه من سبقوهما من حكام، وإذا أخذنا فى الاعتبار ما تضيفه السنوات والقرون من خبرة، فإن صورة الفشل تبدو كبيرة، خاصة أن الفاصل بين سنوسرت ونخاو ما يقرب من أربعة عشرة قرنا، وبين سنوسرت الثالث ودارا أكثر من خمس عشر قرنا، والتغير الوحيد الذى طرأ على القناة هو اسمها، فقد أصبحت تسمى «قناة الفرس» بعد أن كانت تسمى قناة سيزوستريس.

وتوضح لنا صفحات التاريخ أن حكم أو احتلال الهكسوس لمصر بدأ عام ١٦٧٥، وانتهى عام ١٥٦٧ قبل الميلاد، أى أنه استمر حوالى ١٠٨ سنوات، أى أكثر من قرن بقليل من السنوات، وإذا كانت ثورات المصريين لم تتوقف طوال فترة احتلال الهكسوس، فإن هذه الثورات أيضا لم تتوقف طوال فترة الاحتلال الفارسى، وظلت هذه الثورات تؤرق الفرس إلى أن اشتعلت ثورة كبيرة عام ١٤١٠ قبل الميلاد، وقد اتخذت هذه الثورة شكل الحرب المستمرة ضد الفرس، ولم تتوقف هذه الثورة إلا بعد تحرير مصر، وكان قائد الثورة آمون حر الذى أصبح ملكا على البلاد، وأسس الأسرة الثامنة والعشرين، وكان ملكها الوحيد.

بعدها حاول الملك الفارسى ارتاكسركسيس الثالث الملقب «أوخوس» استرداد مصر عام ٣٥١ قبل الميلاد، لكنه باء بالفشل وفى المرة الثانية جمع جيشا يزيد عدده على ٣٠٠ ألف مقاتل، وأسطولا من ٣٠٠ سفينة ضخمة، وهاجم مصر من البر والبحر، فتمكن من احتلال منف، وفى عام ٣٤١ ق. م نجحت الحملة الجديدة فى إتمام فتح مصر. وطوال هذه السنوات ظلت قناة الفرس تعانى الإهمال.

واستعاد الفرس مصر من جديد بجيش ضخم جمعه وأعده وسلحه الملك الفارسى ارتاكسركسيس الثالث «أوخوس» وإذا كان الاحتلال الفارسى الأول أو الفتح الفارسى لمصر بقيادة قمبيز قد استمر أكثر من قرن من الزمان أو أكثر قليلا من الفترة التى

قضاها الهكسوس فى مصر، فإن الفتح الثانى لمصر بقيادة أوخوس لم يدم أكثر من ثمانية أعوام، فقد تجددت الثورات فى مصر التى لم تحن هامتها. وفى هذه المرة قاد الأمير المصرى خباشا وهو احد من أمراء الدلتا هذه الثورة.

وطوال هذه السنوات كان نجم الإسكندر الأكبر قد أخذ يسطع بقوة فى بلاد اليونان، وانطلقت جيوشه تشق طريقها لغزو فارس، لكنه قبل أن يمضى إلى فارس قدم إلى مصر، حيث واجه الجيوش الفارسية وهزمها، وقد وصل الإسكندر إلى بلوزيوم «الفرما» فى خريف عام ٣٣٢ ق.م ومنها اتجه جنوبا على امتداد الفرع البيلوزى الجزءالشمالى المتبقى من قناة الفرس أو قناة سيزوستريس، حتى وصل إلى ممفيس، وهناك تسلم البلاد من الوالى الفارسى مازاكس.

وانشغل الإسكندر الأكبر بفتوحاته أو بمشروعاته التوسعية وطموحاته ولم يبد اهتماما بالقناة التى تربط أو تصل البحرين المتوسط والأحمر ورغم أن بلاد اليونان أو المدن اليونانية قد تمرست على فنون البحار والإبحار بفضل موقعها والحروب التى خاضتها المدن والدول ضد بعضها البعض إلا أن الاسكندر ربما أرجأ الأمر إلى أن يحين وقته فى المستقبل.

وبدأ الاسكندر مشروعه الكبير بإنشاء ميناء الاسكندرية لتتحول فيما بعد إلى عاصمة لمصر طوال فترة الاحتلال اليونانى ويبدو أن الاسكندرية الميناء كانت البديل لوصل البحرين المتوسط والأحمر فقد تحولت وبسرعة لتكون لؤلؤة البحر المتوسط علما وثقافة وفنا وعمارة وأيضا إلى سوق تجارية نشطة والأهم إلى قاعدة بحرية قادرة على استيعاب الأساطيل اليونانية وتمركزاليونانيون بها ولم يعودوا بحاجة إلى الملاحة فى القناة للوصول إلى عاصمة مصر الفرعونية.

واستقبل المصريون الاسكندر بالترحاب وأحاطوه بالرعاية كبطل أنقذهم من الحكم الفارسى الغاشم خاصة أن المصريين كانوا قد ألفوا الإغريق كأصدقاء وكثيرا ما ناصروهم فى ثوراتهم ضد الفرس.

وكان الاسكندر قبل أن يصل إلى مصر قد استولى على آسيا الصغرى وحقق انتصارا فى معركة إيسوس عام ٣٣٣ ق.م ولكنه بدلا من تتبع الملك الفارسى المنهزم الذى

اتجه شرقا إلى عاصمته صوصة انحدر جنوبا ليستولى على سوريا وفلسطين بعد معارك عنيفة عند صور وغزة ويرجع المؤرخون أن اتجاه الاسكندر الغريب فى عدم تتبعه الملك الفارسى المنهزم والقضاء عليه نهائيا إلى عبقريته العسكرية فى أنه أراد محاصرة الأسطول الفارسى القوى عن طريق الاستيلاء على جميع السواحل فىُ شرقى البحر الأبيض المتوسط التى يمكنه أن يلجأ اليها .

ويرى بعض آخر من المؤرخين أن شهرة مصر كمصدر هام للغلال لها دخل كبير فى توجيه خطة الاسكندر إلى هذا الاتجاة إذ يمكنه استخدامها كقاعدة لتموين المدن اليونانية من ناحية وتموين جيوشه الغازية المتجهة شرقا من ناحية اخرى .

ومع أنه كان يخطط للاتجاه شرقا بقواته فإنه ظل بعيدا عن الاهتمام بإعادة الملاحة إلى قناة سيزوستريس.

الفصل الرابع
العصر اليوناني الروماني

١- قناة البطالمة

اتجه الاسكندر شرقا بقواته دون أن يبد اهتماما بالقناة التى تربط البحرين المتوسط والأحمر .ولم تمض سنوات قليلة حتى توفى فجأة عام ٣٢٣ ق.م واقتسم قادته هذه الامبراطورية الواسعة فيما بينهم وكانت مصر من نصيب بطليموس الأول "سوتير" الذى حكم مصر طوال الفترة من ٣٢٣ إلى ٢٨٤ ق.م أى حوالى ٣٩ عاما.

وفى البداية أدرك بطليموس حقيقة الصراع الدائر بين القادة ورثة الاسكندر وعرف حقيقة موقفه فحدد هدفه فى تأمين مصر للحفاظ على سلطانه عليها.

ومن أجل تحقيق هذا الهدف رأى أنه من الأصلح أن يخضع لسلطانه بعض المناطق المجاورة على الحدود الشرقية والغربية ليمنع أو ليحد من احتمالات غزو مصر فجأة عن طريق البر وأن يمد مناطق نفوذه إلى بحر إيجه وخاصة الجزر لتكون بمثابة نقط أمامية تسهل له السيطرة على البحر وبقيت هذه الأسس التى وضعها بطليموس الأول للسياسة الخارجية كما هى فى عصر خلفائه.

وقد مكنته هذه السياسة من الحفاظ على سلطانه على مصر.

أما القناة الملاحية فقد أعيد افتتاحها فى عصر بطليموس الثانى حيث سميت قناة البطالمة.

وقد حكم بطليموس الثانى "فيلادلفوس "مصر خلال الفترة من ٢٨٤ـ٢٦٤ ق.م بعد وفاة بطليموس الأول.

وفى أول عام له فى الحكم أعيدت الملاحة فى القناة التى تصل البحرين المتوسط والأحمر.

واحتلت القناة مكانا حيويا بين اهتمامات بطليموس الثانى الذى انشغل مثل بطليموس الأول بتأمين سلطانه على مصر فالحرب والمؤامرات بين ورثة الاسكندر لم تكن قد هدأت بعد والأطماع مازالت تحاصر مصر من اتجاهات كثيرة.

وقد تمكن بطليموس الثانى من توصيل النيل بالبحيرات المرة بالبحر الأحمر بقناة واحدة.

وهذا الجهد الكبير لم يكن ليتحقق دون إرادة وعزيمة وإصرار على تحقيق هذا الهدف الذى فشل فيه كل من نخاو ودارا الأول.

وقد استمرت القناة بعد ذلك صالحة لقرنين من الزمان وعادت السفن والمراكب والقوارب إلى نشاطها السابق سواء لنقل التجارة أو الجنود أو الصيد.

وبعد أن عادت الملاحة إلى قناة البطالمة "قناة سيزوستريس "عام ٢٨٥ ق.م بفضل جهود بطليموس الثانى الذى خلف بطليموس الأول فى حكم مصر لم تتوقف الملاحة بها على مدى قرن من الزمان .

ويمكن القول أن البطالمة اليونانيين بكل خبراتهم وتاريخهم فى البحر قد أدركوا أهمية اتصال البحرين المتوسط والأحمر عن طريق قناة ملاحية لذا ركز جهوده لتحقيق هذا الهدف رغم انشغاله فى حروب مستمرة بالأراضى السورية لمواجهة أطماع الأسرة السلوقية التى كانت سوريا من نصيبها بعد وفاة الاسكندر الأكبر .

وكما استفاد البطالمة من ميناء الاسكندرية كنقطة ارتكاز حيوية على البحر المتوسط ونقطة انطلاق لأساطيلهم لمواجهة الأساطيل المعادية فقد استثمروا القناة الملاحية لتحقيق أهداف اقتصادية وعسكرية طوال هذين القرنين .

وكـان بطليـموس بعد أن تسلم سلطانه كـحاكم لمصر بعد وفـاة الاسكندر قـد اهتم بتـأمين حـدود مصـر ومد نفـوذه إلى بحر إيجـة وعمل على إخضاع بعض المناطق المجاورة لحدود مصر الشرقية والغربية لسلطانه للحد من احتمالات غزو مصر فجأة.

وبعد أقل من عـامين تتحـقق هذه الاحـتمـالات.حيث يقود برديكاس أحد القـادة المناوئين حملة لتأديب بطليموس لتحالفه مع القادة الثلاثة انتيباتروس حـاكم مقدونيا واليونان وانتيجونس حاكم فريجيا الكبرى فى آسيا الصغرى ولوسيماخس حاكم طراقيا.

ويدرك برديكاس حـاكم سوريـا أن هذا التحـالف موجـها ضده فيقود حـملة ولكنها تفشل ويعجز عن عبور النيل ويتآمر عليه ضباطه ويقتلونه عام ٣٢١ ق.م.

وبعد مرور عامين يقود بطليموس حملة للاستيلاء على سورياويطرد منها يوفينوس خليفة برديكاس.

ويزداد الموقف تعـقيدا نتيجـة الخلافات بين القادة اليونانيين على إعادة اقتسام الامبراطورية الفارسية .خلال هذه المرحلة يمكن القول أن بطليموس قد بدأ يتنبه إلى أهمية وجود قناة تربط بين البحرين.

ويتفاقم الخلاف بين القادة اليونانيين وتتغير صيغة التحـالف فيما بينهم ولا يتوقف الاقتتال وتشهد المنطقة محاولات مستمرة للغزو.

ويتبادل القادة الانتصارات والهزائم وتستمر الحرب من عام ٣١٥ ق.م حتى عام ٣٠١ ق.م.

وأخيرا ينجح انتيجـونس فى غزو سوريا ويرد بطليمـوس إلى داخل الحدود وراء غـــزة .وينقل بطليموس نشاطه إلى البحر المتوسط ويعاود احتلال جزيرة قبرص ثم يشن هجوما على سوريا الجنوبية.

وتلحق بأسطول بطليموس الهزيمة فى سلاميس ويعلن أنتيجـونس نفسه ملكا عام ٣٠٦ ويقرر تصفيـة أو إخضـاع منافسيه الذين أعلنوا أنفسهم ملوكا أيضـا ردا على خطوته.

ويجهز أنتيجونس اسطولا وجيشا قويا لهزيمة بطليموس واحتلال مصر ولكنه يفشل في الاستيلاء على بلوزيوم "الفرما "ويفشل ابنه ديمتريوس في اقتحام النيل وينسحبا من مصر قبل أن يهلكا مع قواتهما.

وأمام عجز ديمتريوس عن اقتحام النيل لمواصلة السير إلى دلتا مصر يتنبه البطالمة إلى أهمية وجود قناة ملاحية تفصل سيناء عن الدلتا.

ولم يكتف بطليموس الثاني بإعادة فتح القناة للملاحة وهو الأمر الذي عجز كل من نخاو الفرعون المصري ودارا الملك الفارسي عن تحقيقه بل أنشأ مدينة أرسينوس في الجزء الجنوبي من برزخ السويس القديم.

وهكذا يؤكد الاغريق عشقهم لبناء الموانيء والمدن التي تدعم وجودهم وتحقق أهدافهم من احتلال مصر .فالاسكندر أنشأ الاسكندرية التي أصبحت عاصمة لمصر وبعد سنوات أنشأ بطليموس الثاني مدينة أرسينوس.

وإذا كانت القناة في عصر الفراعنة قد أدت إلى إيجاد حياة جديدة حول شاطئيها فإنها أدت إلى نفس النتيجة في العصر البطلمي.

وفيما يتعلق بهذه القناة التي سميت بقناة البطالسة أو البطالمة أو الاغريقية. يؤكد المؤرخ القديم ديودورس الصقلي عام ٦٠ ق.م أن بطليموس الثاني أنشأ سدا هندسيا عليها لوقف اندفاع المياه.

وفي نفس الوقت الذي كان البطالمة يعملون من أجل استمرار الملاحة بكفاءة وبأكبر قدر من الأمان في قناة الاغريق كانت حرب الوراثة بين قادة الاسكندر مستمرة وكان للبطالمة فيها دور رئيسي.

وخلال فترة حكم بطليموس الثاني المسمى فيلادلفوس ٢٨٥-٢٤٦ قبل الميلاد نشبت حربان سوريتان لأن الأمر في سوريا لم يكن قد استتب بين الأسرة السلوقية التي كانت سوريا من نصيبها طبقا للتقسيم الذي حدث عقب مقتل انتيجونس وبين بطليموس الذي سارع بالاستيلاء عليها.

ونشبت الحرب الأولى عام ٢٧٦ق.م وخلالها تقدمت القوات المصرية شمالا واحتلت دمشق ولكنها لم تستقر بها فقد تمكنت القوات المناوئة من طردها فانسحبت إلى فينيفيا وبقيت بها.

اما الحرب الثانية فنشبت عام ٢٦٢ ق.م أى بعد حوالى ١٤ عاما من الحرب الأولى وفيها لقيت الجيوش المصرية بعض الهزائم حتى تم الصلح وتم الاتفاق على أن يتزوج انتيوخس برنيقة ابنة بطليموس.

ومن نتائج هاتين الحربين يبدو واضحا أن بطليموس الثانى لم يكن قائدا عسكريا فذا فالمعارك التى خاضها لم يحقق فيها انتصارات تسجل له ومع هذا فإن إنجازه السياسى المتمثل فى الصلح بينه وبين انتيوخس يكشف عن قدرات سياسية حقيقية.

أما أهم انجازاته ففى مقدمتها إعادة افتتاح القناة للملاحة وإقامة السد الهندسى وإنشاء مدينة ارسينوس وهذه الانجازات هى التى استحقت أن يسجلها له التاريخ.

وإذا كان البطالمة قد بدأوا حكمهم لمصر عام ٣٢٣ ق.م فإن هذا العصر استمر حتى عام ٣٠ ق.م تاريخ سيطرة الرومان على مصر التى كانت آخر بلد من بلاد البحر المتوسط يقع فى أيدى الرومان .أى أن البطالمة حكموا مصر لمدة ثلاثة قرون تقريبا ومن هذه القرون ظلت قناة الاغريق – التى كانت تسمى من قبل قناة سيزوستريس – مفتوحة للملاحة لمدة قرنين .والمثير للدهشة أن فترة حكم اليونانيين التى اتسمت بعدم الاستقرار نتيجة استمرار الحروب بين خلفاء الاسكندر فى حكم امبراطوريته الشاسعة قد شهدت تطورا فى العلوم والفنون والعمارة وأصبحت مدينة الاسكندرية ملتقى للعلماء والمفكرين.

وفى إطار هذه الحركة العمرانية تمكن البطالمة من الحفاظ على القناة الملاحية مفتوحة مع كل ما يتطلبه ذلك من صيانة مستمرة وتطهير المجرى الملاحى من الرمال التى تتراكم بمعدلات عالية.

وواصل المشرفون والمهندسون اليونانيون بالتعاون مع المصريين العمل لاستمرار الملاحة فى القناة.

٢ - قناة الرومان

وكان طبيعيا والشمس تغرب عن البطالمة فى مصر أن يصيب الإهمال القناة وقبل أن يأفل الحكم اليونانى فى مصر بنصف قرن تقريبا توقفت الملاحة فى القناة وكان ذلك عام ٨٥ قبل الميلاد تقريبا.

وكانت كليوباترا السابعة آخر الحكام اليونانيين وكانت أيضا المدخل لبدء سيطرة الرومان على مصر هذه السيطرة التى استمرت حتى عام ٦٤٢ ميلادية عام الفتح الإسلامى لمصر.

وكانت مصر آخر قطر من أقطار البحر المتوسط يقع تحت السيطرة الرومانية.

وطوال السنوات الأولى من وجود الرومان بمصر لم تتوقف المعارك والحروب بين الفرقاء.

ولم يبد أى من الأباطرة الرومانيين اهتماما بالقناة الملاحية التى تصل البحرين إلى أن وصل الامبراطور تراجان إلى قمة السلطة فأمر بإعادة حفرها وتطهير المجرى الملاحى وإزالة السدود التى تعرقل الملاحة.

وكان له ماأراد وكان ذلك عام ٩٨ ميلادية أى بعد أكثر من قرن من سيطرة الرومان على مصر.

وأقدم تراجان على خطوة أخرى فقد أمر بحفر وصلة جديدة تبدأ من بابليون عند فم الخليج "القاهرة الآن "حتى العباسة "بمحافظة الشرقية الآن "لتتصل بالفرع القديم الفرع البوبستى الذى يصل النيل بالبحيرات المرة.

واستمرت قناة الرومان مفتوحة للملاحة طوال ثلاثة قرون.

الفصل الخامس
العصر الإسلامى

١ - خليج امير المؤمنين

أشرقت شمس الإسلام على الجزيرة العربية ببعثة المصطفى محمد بن عبد الله صلى الله عليه وسلم وتوطدت دعائم دولة الإسلام بعد فتح مكة واندحار القوى المشركة المناوئة اندحارا تاما ونهائيا وكان طبيعيا ان تتجه الجيوش الإسلامية إلى كل اتجاه للدعوة للإسلام وزيادة رقعة الدولة الإسلامية.

وانتصر المسلمون على الفرس وهزموا الرومان وتطلع عمر بن الخطاب رضى الله عنه إلى مصر التى قال فيها الرسول المصطفى صلى الله عليه وسلم :اذا فتح الله لكم ارض مصر فاتخذوا من أبنائها أجنادا فإنهم خير أجناد الأرض وإنهم لفى رباط إلى يوم الدين.

ووقع اختيار الخليفة عمر بن الخطاب على عمرو بن العاص لقيادة حملة فتح مصر ولم يواجه ابن العاص مقاومة حقيقية واستطاع أن يلحق الهزيمة بفلول القوات الرومانية ودخلت مصر تحت مظلة الإسلام عام ٦٤٢ ميلادية وبعد هذا النجاح أمر أمير المؤمنين عمر عمرو بن العاص بالبدء فى حفر قناة تصل ما بين البحرين المتوسط والأحمر.

ونفذ عمرو أمر أمير المؤمنين وأتم الحفر بعد عمل استمر ستة شهور، عمل الجنود خلالها بكل همة لتحقيق ما أمر به ابن الخطاب.

وأطلق على القناة الجديدة خليج أمير المؤمنين وكانت هذه القناة هي أقصر طريق يربط البحرين المتوسط والأحمروكان العرب بعد فتوحات الشام ومصر فى حاجة إلى هذا الطريق الذى يحقق لهم ولقواتهم وصولا سريعا إلى الشام ومصر حيث كان الطريق البرى إلى كلا البلدين يتطلب وقتا أطول أيا كانت وسيلة الانتقال أى سواء كانت الجمال أو الخيل.

وكشفت قناة أمير المؤمنين عن بعد نظر الخليفة عمر بن الخطاب فقد ساعدت على سرعة انتقال الناس والمؤن والتوسع فى حركة التجارة بين كل من مصر والشام والحجاز بعد أن أصبحت المسافات بين الموانى العربية على البحر الأحمر وموانى كل من مصر والشام على البحر المتوسط أقصر.

واستمرت القناة تؤدى دورها لأكثر من قرن من الزمان.

وعندما ثار محمد بن عبد الله بن الحسن بن على بن أبى طالب فى المدينة المنورة على الخلافة العباسية عام ٧٥٥ كتب الخليفة ابو جعفر المنصور إلى ابن عون عامله على مصر يأمره بردم القناة حتى لا يستخدمها خصومه فى نقل المؤن والسلاح إلى الثوار بالمدينة ومكة.

ونفذ الوالى أمر الخليفة .

وبقيت القناة مطمورة قرابة الألف عام لتأخذ التجارة طريقا اخر يمر بمدن الإسكندرية والفسطاط ومنها إلى القلزم «السويس» فالهند .

وقد كان يسيرا على أبو جعفر المنصور أن يأمر بردم قناة أمير المؤمنين بعد أن اختارت الدولة العباسية بغداد عاصمة لها.

ونتيجة لوجود إدارة الإمبراطورية العباسية فى بغداد تحولت باقى المناطق إلى توابع يتولى عمال الخليفة إدارتها لحساب العباسيين وبالتالى فإن الخليفة القابع فى بغداد لا يمكنه أن يدرك حقيقة الدور الذى تقوم به القناة فى الربط بين البحرين

الأحمر والمتوسط ، وحتى لو أدرك هذه الأهمية فإنها لم تكن لتخدم سياسات وأهداف الخلافة بعد ان اتجهت الدولة العباسية للتوسع شرقا وغربا. وكانت طرق التجارة قد أصبحت تتجه إلى أوروبا وآسيا. وامتدت روافد العلم لتربط بغداد بفارس وآسيا الصغرى واليونان والامبراطورية الرومانية المقدسة ، خاصة أيام الامبراطور شارلمان.

وهكذا فقدت القناة أهميتها بالنسبة للبيت العباسى، ولكن طالما كانت الأمور مستقرة فى مكة والمدينة فلا ضير من استمرار الملاحة بالقناة أما عندما تحدث ثورة بهما ويواجه العباسيون الخطر وقتها لن تفيدهم القناة فى شىء بل إن استمرار الملاحة بها قد يلحق الضرر بهم لذا لايضيرهم فى شىء ردم القناة ..وهكذا كان وردمت القناة عام ٨٥٥ .

وبردم القناة تنطوى صفحة من تاريخ هذه القناة التى تعتمد أساسا على النيل فى الربط بين البحرين المتوسط شمالا والأحمر جنوبا. انطوت هذه الصفحة التى كانت فكرة فى ذهن أمنحتب الأول رأس الأسرة الثانية عشرة فى القرن العشرين قبل الميلاد ثم تحولت إلى واقع فى عصر سنوسرت الثالث ١٩٧٩ – ١٨٤١ قبل الميلاد.

وظلت القناة التى أعيد افتتاحها أكثر من مرة نتيجة تراكم الرمال فى مجراها بفعل الإهمال وانعدام الصيانة، تؤدى دورها طوال عشرين قرنا قبل الميلاد وسبعة قرون ونصف بعد الميلاد .

وطوال هذه القرون احتفظت بالمجد وهالاته حيث احتلت فى التاريخ مكانتها باعتبارها القناة الملاحية الأولى التى يحفرها بشر للملاحة والتى تصل بين بحرين. وطوال هذه القرون أعيد افتتاح القناة عدة مرات الأولى فى عصر سيتى الأول ١٣٠٣ ـ ١٢٠٩ ق .م والثانية على يد نخاو عام ٦٠٩ قبل الميلاد والثالثة أمر بها دارا الأول ملك الفرس عام ٥١٠ قبل الميلاد أما الرابعة فكانت فى عصر بطليموس الثانى ٢٨٤ ـ ٢٦٤ قبل الميلاد والخامسة نفذها الإمبراطور تراجان عام ١١٧ ميلادية وكانت السادسة والأخيرة هى التى نفذها عمرو بن العاص تنفيذا لأمر أمير المؤمنين عمر بن الخطاب .

ولم يدر بخلد الخليفة العباسى أبو جعفر المنصور وهو يصدر أمره بردم القناة أيا كانت مبرراته وأسبابه ودوافعه أن قراره سيتحول إلى تاريخ أو إلى حلقة محورية فى تاريخ القناة التى تصل بين البحرين الأحمر والأبيض المتوسط فقد أدى القرار إلى عزل البحرين بعد ان توقفت الملاحة عبر القناة الموصلة بينهما لأكثر من ٢٧ قرنا فيما عدا فترات محدودة ونتيجة لهذا القرار لم يعد أحدا يفكر فى استخدام النيل للربط بين البحرين خاصة بعد ان اندثر الفرع البيلوزى والبوبستى وكان وجود قناة أمير المؤمنين عاملا منشطا لحركة التجارة بين العرب والعالم لأن البحر الأحمر لم يكن يصلهم سوى بشرق وجنوب شرقى آسيا وشرق أفريقيا، أما القناة فقد فتحت أبواب البحر المتوسط وأوروبا أمام العرب وصاحب حركة التجارة حركة علمية نشيطة أتاحت للعرب الاطلاع على علوم الغرب وفكره خاصة الفلسفة اليونانية وإذا كان إغلاق القناة قد حد من حركة التجارة فإن طريق العلم والمعرفة كانت له روافد أخرى أدت إلى استمراره.

وكان اهتمام الخليفة أبو جعفر المنصور ينصب أساسا على منع وصول أية إمدادات من مصر إلى الثوار فى المدينة ومكة لذا أمر عامله على مصر بردم القناة لوقف الملاحة تماما ولما كان ذلك ليس بالأمر اليسير فقد أمره بسدها أولا من ناحية السويس حتى يتعذر على خصومه المقيمين فى مصر إمداد الثائرين بما يحتاجونه من أسلحة ومعدات وذخيرة ومواد غذائية ومؤن ونفذ ابن عون أوامر الخليفة وقد استعان بآلاف الجنود والعمال لردم القناة كما تطلب الأمر توفير مئات الدواب لنقل الأتربة والرمال والحجارة إلى موقع العمل بالقناة وسار العمل وفقا لرغبات الخليفة أبو جعفر المنصور. وبانتهاء العمل انقطع الاتصال بين البحرين واستمر ذلك قرابة الألف عام أو أكثر قليلا.

وشهدت تلك الفترة وصول مياه النيل إلى المناطق الممتدة من البحيرات المرة إلى السويس لزراعة الأراضى الواقعة على امتداد الوادى خاصة منطقة وادى الملاك حاليا الموجودة جنوب الإسماعيلية بالقرب من مدينة التل الكبير حاليا .

واندثرت قناة أمير المؤمنين بعد أن أمر الخليفة أبو جعفر المنصور بردمها وظلت مطمورة قرابة الألف عام ونتيجة لهذا عادت حركة التجارة إلى الطريق القديم الذى

يمر عبر ميناء الإسكندرية إلى الفسطاط "القاهرة "ومنها إلى القلزم "السويس ، فالهند وما جاورها من الدول والإمارات والممالك وانتظمت حركة التجارة العالمية عبر هذا الطريق .

ومع هذا ظلت فكرة وصل البحرين المتوسط والأحمر تظهر بين الحين والحين.

وهناك وثيقة ترجع إلى عصر الحملات الصليبية التى بدأت تشق طريقها إلى الشرق تحت دعوى حماية الصليب الذى يتعرض للخطر، وضرورة الاستيلاء على الأرض التى شهدت ميلاد المسيح عليه السلام وتبشيره بالديانة المسيحية.وهـــذه الوثيقة رفعها أحد القواد إلى ملك فرنسا عام ١٢٤٩ ويوصى فيها بشق قناة تبدأ من برزخ السويس لتصبح شريانا مشتركا للعالم المسيحى، وذلك إذا استطاعت دولة أوروبية أو أكثر احتلال هذه المنطقة، لذا لم يكن غريبا أن يصدر لويس الرابع عشر ملك فرنسا قرارا بإنشاء شركة ومنحها حق التجارة مع بلاد الهند الشرقية والبحر الأحمر إلى أن تجد الفكرة طريقها إلى التنفيذ .

وعلى امتداد أكثر من ٢٧ قرنا من الزمان، واصلت قناة الفراعنة أداء رسالتها فى تحقيق الأهداف المبتغاة منها على امتداد واختلاف العصور وإلا ما ظلت مفتوحة للملاحة.

واستمرار القناة مفتوحة للملاحة طوال العصر الفرعونى منذ الأسرة الثانية عشرة حتى نهاية عصر الأسرات وطوال فترة الاحتلال الفارسي واليوناني والروماني ومنذ وصول العرب إلى مصر حتى العصر العباسى إنما يعنى أن هذه القناة الملاحية كانت تحقق أهداف كل هؤلاء الحكام ونظمهم السياسية رغم الاختلافات والتناقضات الأساسية بين هذه النظم .

وعندما تبينت الدولة العباسية وأعنى الخليفة أبو جعفر المنصور أن استمرار القناة مفتوحة سيهدد استقرار إمبراطوريته أو فلنقل جزءا من هذه الإمبراطورية، أمر بردمها. ولم يكن ممكنا أن يقدم الخليفة العباسى على هذه الخطوة إلا وهو متأكد أنها محققة لمصلحته ومصلحة الحكم العباسي والأهم كان تيقنه أن ضررا رئيسيا لن يلحق به أو بإمبراطوريته من جراء هذا القرار.

وقد تضاربت آراء المؤرخين والعلماء حول طبيعة قناة سيزو ستريس القناة الملاحية الأولى فى التاريخ . وكان طبيعيا أن يختلفوا فإن ما تركه التاريخ من وثائق لم يكن كثيرا حتى يمكن لهؤلاء المؤرخون والعلماء أن يتفقوا حول طبيعتها إلا أن المؤكد أن ما يمكن استخلاصه من نتائج بعد دراسة مؤلفاتهم والتعرف على وجهات نظرهم وأعنى أغلب المؤرخين أن تلك القناة كانت تجرى فيها مياه عذبة تتغذى من النيل .وأنها كانت صالحة للملاحة عند ارتفاع منسوب المياه بها وكان طولها يبلغ حوالى ١٥٠ كيلو مترا أما عرضها فكان يبلغ حوالى ٢٥ مترا ويتراوح عمقها ما بين ٣ و ٥ أمتار وكانت القناة بهذه المواصفات صالحة ومناسبة لأحجام السفن والقطع البحرية التى سجلها التاريخ والتى كانت تستخدم وقتذاك.

وعلينا ألا ننسى أن عمليات الصيانة ساعدت كثيرا على الاحتفاظ بالمجرى صالحا للاستعمال، وأن عمليات التطهير والتطوير التى شملتها قد أدت إلى زيادة عرضها وزيادة عمقها.

وارتبط ذلك بالتطور فى أحجام السفن والقطع البحرية.

وأهم الحقائق التاريخية أنه على أرض مصر نبتت فكرة وصل البحرين المتوسط والأحمر وعلى أرض مصر تحولت الفكرة إلى واقع وبأيد مصرية جرى تنفيذ الحلم . وبكل المقاييس فإن ذلك يمثل نضجا فى التفكير وقدرة على الخيال وعبقرية فى التصور من أجل تغيير الواقع الجغرافى والطبوغرافى إلى الأفضل للوطن والمواطنين ولخدمة أهداف سياسية وعسكرية واقتصادية واجتماعية فقد احتل الحلم والواقع مكانته التاريخية واحتلت القناة مكانتها المرموقة تاريخيا كأول قناة ملاحية أنشأها الإنسان فى تاريخ البشرية .

أما الذى فكر والذى قرر والذى ابتكر وخطط والذى نفذ كان له عبر تاريخه على أرض النيل أمجادا فوق أمجاد مازالت تقف شامخة مؤكدة أن هنا كانت الحضارة وهنا استوطنت الثقافة والعلم والمعارف وهنا كانت المدنية.

وهذا الإنسان المصرى كان سباقا فى كل شىء ومع هذا أو ومع كل هذا فإن القناة فكرة وتنفيذا قد أضافت مجدا جديدا إلى المجد واعتلت بالمصرى قمة جديدة وبجدارة

واستحقاق وصل المصرى القديم إلى هذه الذروة ..وكانت القناة الملاحية هى الطريق.

وأصبحت قناة الفراعنة واقعا وأبحرت السفن بين البحرين المتوسط الأحمر فهل أضاف ذلك إلى أهمية مصر وموقعها الجغرافى أهمية؟

وهل أصبحت من وجهة النظر الاستراتيجية أفضل مما كانت من قبل ؟

وقبل الإجابة على هذين السؤالين يجدر بنا أن نوضح أن العالم القديم كان محصورا فى هذه المنطقة من العالم ولم تكن هناك هذه القارات المعروفة الآن وكل هذه الدول بنظمها وصراعاتها التى نعرفها الآن .

هذا العالم القديم عرف مجموعة من الممالك والدول حول نهرى دجلة والفرات إضافة إلى ممالك وولايات فى آسيا الصغرى وعلى الشاطىء الشرقى للبحر المتوسط.. وبعيدا عن هذه المنطقة أو وبعيدا جدا كان هناك الصين وإمارات أو ممالك عديدة فى وسط آسيا.

وقبل أن يغزو الهكسوس مصر لم تكن هناك أخطار حقيقية تهدد عرش الفرعون أو استقرار مصر .

وبالنسبة للتجارة فكانت السفن تبحر فى البحر الأحمر إلى بلاد بونت لتنقل خشب الصندل وتبحر شمالا للحصول على أخشاب تستخدم فى صناعة السفن.

وخلال وطوال هذه الفترة لايمكن القول إن القناة قد أضافت إلى مصر مزايا إستراتيجية أو أضفت عليها أهمية خاصة.

وعندما أدى التطور على المسرح السياسى إلى تنشيط حركة التجارة كان طبيعيا أن يستفيد العالم القديم من موقع مصر الجغرافى الذى يربط بين قارات هذا العالم بكل ما نشأ بها من دول.

وتحولت مصر إلى ممر حيوى لحركة التجارة العالمية وأصبحت شريانا للاتصال بين الشرق والغرب عبر الطرق البرية ومن البحر المتوسط إلى البحر الأحمر وعرفت قوافل التجارة والتجار كيف تبحر فى البحر المتوسط ثم تصعد مع النيل جنوبا إلى

العاصمة ومنها تواصل الرحلة عبر الطريق البرى حتى القلزم "السويس "لتواصل رحلتها بالبحر إلى شرق أفريقيا وجنوب آسيا.

مثل هذا الطريق يقودنا إلى القول بأن موقع مصر الجغرافى كان هو العامل الهام فى اختيارها كشريان رئيسى لحركة التجارة العالمية.

وكان استخدام القناة الفرعونية طوال هذه العصور والفترات التى ظلت فيها صالحة للملاحة إنما كان يعنى تيسيرا لحركة التجارة. أى أن القناة لم تضف أهمية إلى موقع مصر.

ومن جانب آخر فإن تطور الصراع بين القوى اليونانية ثم بين قادة الإمبراطورية الرومانية ، ثم مع العرب قد أدى إلى زيادة الأهمية الاستراتيجية لمصر خاصة مع وجود قناة تربط بين البحرين المتوسط والأحمر بما تعنيه من مزايا.

٢ ـ العثمانيون ..والمشروعات الأوروبية

كانت لفرنسا خلال العصر الحديث مكانة مرموقة ومركزا تجاريا ممتازا بين دول شرق البحر الأبيض المتوسط.

وكان من بين اهتماماتها العمل على إعادة الطريق البحرى التجارى عن طريق مصر.

وقد تسلم لويس الرابع عشر ملك فرنسا رسالة من المفكر الألمانى "ليبينتز "يقول له فيها إنه لابد لفرنسا من الاستيلاء على مصر حتى تتمكن من ضمان كل الفوائد التى يمكن جنيها من وراء تجارة المرور.

وجاء فى الخطاب "مولاى أعظم الملوك أريد أن أتحدث إليك يامولاى عن مشروع غزو مصر فلا يوجد بين أجزاء الأرض جميعا مايمكن السيطرة منه على العالم كله وعلى بحار الدنيا بأسرها غير مصر».

قرأ لويس الرابع عشر الرسالة واستشار معاونيه واستحسن ما بها ، وبعد فترة قرر إنشاء شركة للتجارة مع بلاد الهند الشرقية ومدغشقر والبحر الأحمر وأطلق عليها اسم "شركة الهند "وكما نعرف جميعا فقد كان يطلق على لويس الرابع عشر "الملك

الشمس "لما تميز به عهده من إنجازات ونجاحات علمية وثقافية واجتماعية وسياسية وعسكرية.

هذا السطوع هو الذى حفز الفليسوف العالم والمفكر الألمانى على أن يقترح عليه غزو مصر للسيطرة على تجارة العالم وعلى العالم وبحار الدنيا بأسرها.

وكانت فكرة القناة مازالت جنينا منذ اقترحها القائد الصليبى.

فى عام ١٤٩٨ اكتشف الملاح البرتغالى فاسكو دى جاما طريق رأس الرجاء الصالح الذى يلتف حول الجنوب الأفريقى ليصل بين القارة الأوروبية التى بدأت تعرف طريقها نحو النهضة وبين الهند وباقى الدول المطلة على المحيطين الأطلنطى والهندى.

وتم تنظيم الطريق الجديد المؤدى إلى الهند لأول مرة فى التاريخ وكانت النفقات باهظة جدا.

وعاد التفكير مرة أخرى لشق برزخ يربط البحر المتوسط بالبحر الحمر بحيث يبدأ من العريش.

وتصور أصحاب الفكرة أنه الطريق العملى الوحيد لإنقاذ حركة التجارة الدولية. وتوالت الاقتراحات طوال القرنين السابع عشر والثامن عشر إلا أن ولاة الأمور فى الآستانة عاصمة الإمبراطورية العثمانية لم ينظروا بعين الارتياح لمثل هذه المشروعات الأوروبية فى ذلك الوقت.

وكانت الإمبراطورية العثمانية التى أنشأتها القبائل التركية المهاجرة من وسط آسيا قد ظهرت وبزغت شمسها وتوالت فتوحاتها وهددت فيينا عاصمة الإمبراطورية النمساوية المجرية.

ولم يكن ممكنا أن تتحول مشاريع شق قناة ملاحية تربط بين البحرين إلى إلا بموافقة الباب العالى الذى حول مصر إلى ولاية من ولايات الإمبراطورية عام١٥١٧.

توقف لويس الرابع عشر ملك فرنسا أمام نصيحة المفكر الألمانى ليبنتز لإعادة الطريق البحرى التجارى إلى مصر تمهيدا للسيطرة على العالم كله وبحار الدنيا.

وكانت المقدمة الضرورية لتحقيق هذا الهدف من وجهة نظر ليبنتز هى الاستيلاء على مصر .ولم يكن الأمر يسيرا فكيف لفرنسا أن تعد حملة بحرية وجيشا فى ظل صراعات أوروبية أطرافها إنجلترا وأسبانيا بخلاف أطراف أخرى وأن كانت بعيدا عن وسط المسرح.

ومع أن الملك الشمس أو لويس الرابع عشر كان على بينة من هذه الحقائق إلا أن الحلم أو الفكرة المطروحة كانت من القوة بحيث لايمكن تجاهلها ..وكيف له وهو الملك صاحب النجاحات المتعددة أن يتجاهل حلما له هذا البريق وفكرة هى الطريق إلى حلم السيطرة على بحار الدنيا وعلى العالم كله وعلى الطريق التجارى البحرى الشهير وغير المكلف الذى يبدأ باحتلال مصر.

وخطى لويس الرابع خطوة على الطريق عندما قرر إنشاء شركة الهند ومنحها حق التجارة مع بلاد الهند الشرقية ومدغشقر والبحر الأحمر.

وانتظر فرصة مواتية لتحقيق هذا الحلم وحلم الصليبيين وشق قناة تصل بين البحرين والمتوسط والأحمر لتكون شريانا للعالم.

وكان مقدرا ألا تأتى هذه الفرصة.

الفصل السادس

أوروبا وفكرة القناة

١- نابليون فى مصر

وبعد ان انطوت صفحة لويس الرابع عشر كان مقدرا أن تطفو فكرة حفر قناة تربط بين البحرين المتوسط والأحمر من جديد بعد نجاح الثورة الفرنسية .

ولكن ما هو الارتباط بين الثورة الفرنسية وقناة السويس؟

الأمر ليس معقدا، فقد مضت الثورة الفرنسية فى طريقها تأكل أبناءها إلى أن بزغ نجم نابليون بونابرت.

وشهدت هذه الفترة نشوب الحرب بين إنجلترا وفرنسا واتجه الفكر العسكرى والسياسى الفرنسى إلى إيفاد حملة عسكرية إلى مصر لقطع طريق انجلترا – الهند .

قررت الحكومة الفرنسية إيفاد الجنرال نابليون بونابرت على رأس هذه الحملة الضخمة بعد ان أثبت كفاءته خلال تجارب عديدة من أهمها تصديه بمدفعيته لاضطرابات الشوارع فى العاصمة باريس .وبعد أن استقرت الأوضاع اتجهت الأعين إليه للإستفادة من كفاءته وطاقته فى فتح مصر. وكان نابليون يعيش فى انتظار مثل

هذه الفرصة. ولم تكن مصر هى الهدف فقط بل كانت الأحلام التى راودت لويس الرابع عشر هى الهدف وإن خضعت للظروف الجديدة. و أبحر نابليون على رأس الحملة الفرنسية فى الطريق إلى مصر.

وفى أمر القتال الذى أصدرته حكومة الثورة لنابليون فى ابريل عام ١٧٩٨ التالى : على جيش الشرق أن يحتل مصر وعلى القائد العام للحملة أن يعمل على حفر قناة برزخ السويس مع عمل الترتيبات اللازمة لضمان وحماية التجارة الفرنسية فى البحر الأحمر. من خلال هذا الأمر يتضح لنا أنها المرة الأولى التى يشار فيها إلى السويس المدينة التى حملت القناة اسمها ومازالت حتى الآن.

وأيضا فإن الأمر يعكس إصرار الفكر الأوروبى على السيطرة على الطريق البرى والبحرى عبر مصر فالوثيقة الصليبية وخطاب ليبنتز الألمانى إلى لويس الرابع عشر وغيرها من الوثائق ظلت تطفو على السطح وهى تحمل نفس الفكرة.

وكانت أوروبا التى تخلصت من عصور التخلف وبدأت نهضتها، فإنها وبالرغم من كل الصراعات التى نشبت بين دولها ، ظلت تواصل السير على نفس الطريق. أما نابليون فكان يحمل أمر القتال وتراوده الأحلام الوردية، وببراعة يناور ويقود أسطوله بعيدا عن أعين الأسطول الانجليزى الذى كان يقوده نيلسون والذى اخذ يترقب خروج الأسطول الفرنسى إلى عرض البحر .

ويصل أسطول نابليون إلى الإسكندرية .

ولم تكتف حكومة إدارة بطلب شق قناة برزخ السويس بل قررت أن يتخذ نابليون التدابير اللازمة لضمان استيلاء فرنسا استيلاء كليا على البحر الأحمر وامتلاكه بعد القضاء على مراكز الانجليز ومخازنهم التجارية فى هذا البحر.

أى أن الحملة الفرنسية استهدفت:

* الاستيلاء على مصر كهدف سريع ومباشر.

* تنفيذ مشروع قناة السويس.

* طرد الانجليز من جميع ممتلكاتهم فى الشرق، وفى الجهات التى يستطيع بونابرت الوصول إليها وذلك كهدف بعيد غير مباشر .

ويمكننا القول إن غزو فرنسا لمصر كان الخطوة الأولى للتدخل فى الهند وطرد الانجليز منها والقضاء على تجارتهم فى الشرق.

واستقر فى الفكر الفرنسى وفى مخططاتهم تقلد الزعماء الوطنيين الهنود المراكز القيادية تحت النفوذ الفرنسى بما يكشف عن الآمال الفرنسية فى نجاح مشروع الحملة على مصر بالكامل أى نجاحه فى تحقيق الأهداف المباشرة وغير المباشرة.

وكان واضحا فى إطار الصراع الانجليزى ـ الفرنسى أن الفرنسيين لن يقبلوا بالتنازل بسهولة عن المركز الذى احتلوه فى ميدان الاستعمار.

ويتابع الاسطول الفرنسى إبحاره متجنبا الرقابة الانجليزية ويصل اسطول نابليون إلى الإسكندرية. بوصول نابليون إلى الاسكندرية وبدء مسيرته وقواته إلى القاهرة كان إبراهيم بك ومراد بك الحاكمان المملوكيان اللذان يتقاسمان السلطة ينعمان بأبهة الحكم.

وعندما علما بزحف الفرنجة قالا قولتهما الشهيرة "إن الفرنجة كالفستق للكسر والأكل» .

هكذا أبدى التخلف وجهة نظره فى قوى التقدم القادمة من أوروبا تحت رايات ثورة هزت أركان عروش أوروبا.

وشهدت منطقة امبابة الصدام العسكرى بين الثورة الفرنسية بقيادة بونابرت بكل الأسلحة الحديثة التى لم تعرف مصر والدول المجاورة مثيلا لها من قبل وبالروح المعنوية العالية وبين قوات المماليك المسلحة بالسيوف والنبابيت وانتصرت قوى التقدم بنيران مدفعيتها وكفاءتها وخططها وتكتيكا التى لم يكن المماليك على دراية بها ولم يكن بمقدورهم التصدى لها.

وهكذا استيقظت مصر على وقع أقدام قوات الغزو الفرنسية من سبات العصور الوسطى. وكان مدهشا هذا الصدام بين العصور الوسطى والعصر الحديث وكان على المصريين أن يتعلموا بسرعة.

وبعد فتح القاهرة بدأت مجموعات العمل العلمية فى العمل ومن بينها مجموعة العمل الخاصة بحفر قناة السويس ولوضع ماتضمنه أمر القتال فيما يتعلق بالعمل على حفر قناة برزخ السويس، ضم نابليون إلى حملته العسكرية مجموعة من العلماء

الفرنسيين الذين بادروا بمجرد وصولهم إلى العمل واتخاذ الخطوات اللازمة لإجراء الدراسات المطلوبة وأسسوا لهذا الغرض المعهد العلمى المصرى الذى وفر له نابليون كافة التسهيلات لدراسة آثار القناة القديمة. وكان لهؤلاء العلماء الذين صحبوا نابليون ووصلوا معه إلى القاهرة عام ١٧٩٨ فضل القيام بأول دراسة علمية من هذا النوع، أى دراسة إنشاء قناة تصل البحرين المتوسط والأحمر ومن الغريب أن هؤلاء العلماء الفرنسيين خلصوا من أبحاثهم المستفيضة إلى نتيجة تضمنها تقريرهم هى معارضتهم فكرة وصل البحرين المتوسط والأحمر مباشرة لاعتقادهم أن منسوب مياه البحر الأحمر يرتفع ٢٠ قدما عن منسوب مياه البحر المتوسط. واعترضت الحكومة الفرنسية على التقرير والنتيجة التى انتهى إليها، وأصرت على ضرورة إعادة المياه إلى قناة برزخ السويس القديم وذلك لضرب مصالح بريطانيا وامبراطوريتها التى لم تكن تغيب عنها الشمس.

وحاول العلماء إعادة الدراسة إلا أن الظروف التى ألمت بالحملة الفرنسية والتى أدت إلى انسحابها من مصر لم تسمح بذلك ..وفى آخر عام ١٧٩٨ عام وصول الفرنسيين إلى مصر توجه بونابرت ومعه فريق العلماء إلى السويس لمعاينة المنطقة على الطبيعة والتعرف على معالمها وعلى الأماكن التى يمكن أن تبدأ منها قناة السويس.

وخلال رحلة العودة من منطقة السويس أوشك نابليون على الغرق فى المستنقع الواقع فى الجبهة الشمالية الشرقية من المدينة، وبعد نجاته واصل معاينة منطقة القناة القديمة على مسافة عدة كيلو مترات، وفور عودته أصدر أمره لرئيس مهندسى الطرق والكبارى مارى لوبير لوضع خريطة مفصلة لمنطقة البرزخ.

وتوقفت أعمال تخطيط المساحات أكثر من مرة، ولكنها انتهت فى آخر عام ١٧٩٩ . وعلى الرغم من بعض الأخطار التى صاحبت لوبير فإن الاهتمام بمسألة تحويل طريق الهند إلى مصر لم يفتر خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر.

وإذا كان العلماء الفرنسيون بعد دراسات استمرت أكثر من عام بين الاسكندرية والسويس انتهوا عام ١٧٩٩ إلى أن مستوى سطح البحر المتوسط يقل بمقدار ثمانية أمتار ونصف المتر عن مستوى سطح البحر الأحمر إلا أن تلك النتيجة لم تكن القول الفصل فى القضية ..

واستمرت المحاولات.

وتعطينا زيارة نابليون بونابرت لمدينة السويس خلال الأسبوع الأخير من عام ١٧٩٨ والأسبوع الأول من عام ١٧٩٩ وتتبعه لآثار الترعة القديمة - خليج أمير المؤمنين التى كانت تصل البحر الأحمر بالبحر المتوسط - صورة حقيقية لمدى اهتمام فرنسا بمشروع حفر قناة السويس.

فبعد أقل من شهر من استيلاء الجيش الفرنسى على السويس كان نابليون يخرج لزيارتها رغم كل المسئوليات التى يحملها كقائد لهذه الحملة الكبرى ذات الأهداف الاستراتيجية.

ولم يخرج نابليون وحده بل اصطحب معه العلماء والمصورين والرسامين وأعضاء من المجمع العلمى وكبار القادة أى أنه راعى وجود كل من يخدم الهدف من الزيارة، وهذا فى حد ذاته تعبير عن درجة الاهتمام وأهمية الهدف.

ولا يفوتنا أن نتوقف أمام توقيت الزيارة، فقد خرج نابليون من القاهرة يوم ٢٤ ديسمبر أى فى يوم الاحتفال بعيد ميلاد المسيح وفقا للتقويم الغربى ليس ذلك فقط بل أمضى ليلة رأس السنة فى العمل أيضا. وإلى يوم ٦ يناير تاريخ عودته للقاهرة لم يتوقف لا هو ولا البعثة المرافقة عن العمل .

مثل هذا الاهتمام الكبير بمشروع حفر القناة من نابليون بونابرت قائد الحملة الفرنسية ونجم فرنسا الثورة الساطع ومناط أملها فى الثأر من انجلترا العدو التقليدى يعطى أفضل صورة لمدى اهتمام فرنسا بالمشروع. وإذا كانت هناك جمعيات علمية وسياسية واقتصادية قد أبدت اهتماما بالفكرة وأعدت دراسات عنها ودافعت عن أهمية مشروع الطريق البحرى إلى الهند وواصلت نشر أفكارها فإن هناك مسئولين فرنسيين كبار كان لهم دورهم فى رعاية الفكرة والدفاع عنها ونذكر من هؤلاء تاليران الذى شغل منصب وزير الخارجية وتولى إدارة شئون السياسة الخارجية بعد سنوات من استقرار الثورة.

وقد كان للتقرير الذى قدمه إلى حكومة الإدارة فى ١٤ فبراير عام ١٧٨٩، وهو العام الذى بدأت فيه الحملة الفرنسية على مصر دوره المؤثر فى تبنى الحكومة الفرنسية للفكرة وتكليف نابليون بشق قناة برزخ السويس. ومع كل هذا الاهتمام

الفرنسى فإن زيارة نابليون للسويس وتتبعه لآثار قناة خليج أمير المؤمنين على امتداد أسبوعين تمثل التجسيد الحقيقى لهذا الاهتمام .

وقد كتب لوبير كبير مهندسى الحملة الفرنسية ورئيس اللجنة التى شكلها نابليون بهدف دراسة منطقة برزخ السويس وإعداد مشروع لحفر القناة تقريرا فى ٦ ديسمبر عام ١٨٠٠ أى فى نهاية العام الأول من القرن التاسع عشر ضمنه نتائج أبحاث اللجنة.

وهذا يعنى أن اعادة التقرير قد استغرق أكثر من عام فقد أنهت اللجنة دراساتها الميدانية لمنطقة برزخ السويس فى نوفمبر عام ١٧٩٩ ،وانتهت من إعداد تقريرها فى ديسمبر عام ١٨٠٠ ,

ومن الملاحظ ان التقرير الذى استغرق العمل من أجله مايقرب من عامين عام للدراسة الميدانية تقريبا من يناير ١٧٩٩ حتى نوفمبر من نفس العام وعام لكتابته من نوفمبر ١٧٩٩ حتى ديمسبر ١٨٠٠ قد تضمن خطأ رئيسيا.

وقد وقعت اللجنة كلها فى هذا الخطأ ونقول اللجنة كلها لأن التقرير الذى وضعه لوبير لم يكتبه وحده بل تضمن نتائج أبحاث اللجنة.

والخطأ الذى وقعت فيه اللجنة هوقولها بأن سطح البحر الأحمر أكثر ارتفاعا من سطح البحر الأبيض المتوسط.

وقد أمضت الحملة الفرنسية فى مصر حوالى ثلاث سنوات وثلاثة أشهر قبل أن تضطر للانسحاب والعودة إلى فرنسا. وكان أول من خرج من مصر لمواجهة ظروف داخلية فى فرنسا نابليون بونابرت قائد الحملة ونجم فرنسا. الساطع فيما تلى ذلك من سنوات وحتى هزيمته فى ووترلو ونفيه بعيدا عن فرنسا وبعد رحيل نابليون تعرض خليفته كليبر للاغتيال على يد سليمان الحلبى وأصبح مينو هو قائد الحملة الفرنسية بمصر.

ولم يستطع أيا من كليبر أو مينو أن يحققا شيئا من أهداف الحملة كما تميزت الفترة التى قضتها القوات الفرنسية فى مصر بالاضطراب والقلق وكانت مليئة بالمتاعب والكوارث.

فقد ثارت القاهرة مرتين وفشلت القوات الفرنسية فى الاستيلاء على عكا ومواصلة التقدم فى أراضى الشام وتعرضت لضغوط عسكرية انجليزية وتركية متواصلة. وأدت هذه الظروف إلى الحيلولة دون المضى فى تنفيذ مشروع القناة. ونتيجة لوجود القوات الفرنسية بمصر لجأت بريطانيا إلى استخدام طريق برى بديل للوصول إلى الهند إلا وهو طريق العراق الهند.

وقد أنارت دراسات علماء الحملة الفرنسية الطريق أمام كل المهتمين بحفر قناة تصل البحرين المتوسط والأحمر كما فتحت الأبواب أمام محاولات أخرى.

وكانت القوى الرئيسية فى عالم بدايات القرن التاسع عشر قد أدركت أن حفر قناة جديدة يمثل الحل الجيد لربط الشرق بالغرب، فعبر هذه القناة سيشرق مستقبل الطرق الملاحية التى تربط بين هذين العالمين.

وكان ازدهار الطرق الملاحية يعنى انتعاش التجارة ورواج أسواق الغرب الفتية والنشطة استنادا إلى نمو وتطور الانتاج الصناعى والزراعى وقوة البنوك وحركة رأس المال. وكان اهتمام فرنسا بمشروع قناة السويس خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر واضحا، ويعكس هذا الاهتمام والوضوح امر القتال الذى أصدرته الحكومة الفرنسية لقائد حملتها إلى مصر نابليون بونابرت.

٢- السان سيمونيون .

وكان أبرز المهتمين الفرنسيين بالقناة جماعة المفكر الفرنسى الشهير سان سيمون ورئيسها وقتذاك القس انفنتان ونتيجة لهذا الاهتمام استجابت الحكومة الفرنسية وأوفدته على رأس بعثة إلى مصر حيث مكث فى ضيافة محمد على لمدة ٤ سنوات كاملة عمل خلالها بلا توقف من أجل مشروع القناة.

واستفادت البعثة الفرنسية التى رأسها القس انفنتان من كل الدراسات القديمة التى أعدها علماء حملة بونابرت والتى انتهوا منها عام ١٧٩٩.

وبعد ٣٤ عاما أى فى عام ١٨٣٣ كان انفنتان يعيد دراسة المشروع فى مصر على ضوء هذه الدراسات وظل يعمل لمدة ٤ سنوات لإعداد مشروع متكامل لشق قناة مستقيمة تربط البحرين المتوسط والأحمر.

وذكرت بعض المؤلفات أن هذا القس كتب رسالة مثيرة لأحد أصدقائه قال فيها بعد أن شرح أهمية الدور الفرنسي فى حفر القناة المصرية وأهميتها بالنسبة لفرنسا إن علينا أن نجعل مصر هذه العجوز الشمطاء طريقا يصل أوروبا بالهند والصين .وذلك يعنى أننا نضع أحد قدمينا على نهر النيل والأخرى فى بيت المقدس وتصل يدنا اليمنى إلى مكة ونلمس باليد الأخرى روما منكئة فرق باريس.

وقال القس انفنتان فى نهاية رسالته أعلم ياصديقى إن السويس هى مركز حياتنا وكفاحنا ففى السويس سوف نحقق مشروعا طالما انتظره العالم وسنبرهن به على أننا رجال.

واختلف كتاب التاريخ حول ما جرى بين محمد على وبعثة جماعة سان سيمون برئاسة القس انفنتان فمنهم من قال إن محمد على رحب بنتائج الدراسات التى توصلت لها ولكنه اشترط أن ينفذ المشروع بواسطة وبمعرفة المصريين مع وجود إشراف من الخبراء الأجانب.

وآخرون قالوا إن محمد على عاد بعد ذلك ورفض مشروع انفنتان بعد أن اكتشف حقيقة الأهداف التى يرمى إليها وطوحات القس انفنتان.

لقد أدرك محمد على ببعد نظره وفطنته وبإحساسه الفطرى المخاطر الكامنة خلف المشروع وأن هذه الاخطار تهدد أمن مصر واستقلالها رأن القناة أو مشروع حفر القناة إنما هو مقدمة للسيطرة على القناة وصولا إلى سيطرة كاملة على مصر فى مرحلة تالية. ورأى محمد على عدم مكاشفة البعثة الفرنسية بحقيقة مخاوفه حفاظا على علاقته بفرنسا واكتفى بالتحفظ على المشروع حيث أن الدراسات لم تتوصل إلى حل بالنسبة لاختلاف منسوب المياه فى البحرين وهى النتيجة التى انتهت إليها دراسات علماء الحملة الفرنسية.

وحفاظا على علاقاته بفرنسا وبالغرب الذى تجمعت قواته البحرية ودمرت اسطول مصر فى نفارين عام ١٨٢٧ ، لم يواجه محمد على البعثة الفرنسية بمخاوفه ولا بالأهداف الحقيقية التى يسعون إليها من وراء مشروع حفر قناة السويس.

وحيث أن البعثة الفرنسية ظلت تعمل ٤ سنوات، وأعدت مشروعا كاملا لحفر القناة على شكل خط مستقيم يربط البحرين المتوسط والأحمر دون أن تعالج مشكلة

اختلاف منسوب المياه بين البحرين التى قال بها علماء الحملة الفرنسية، فقد اتخذ محمد على ذلك تكأة للتحفظ على المشروع.

وعبر عن قلقه من أن حفر القناة الجديدة قد يؤدى إلى إغراق مصر بمياه البحر الأحمر الذى يرتفع منسوبه عن البحر المتوسط بحوالى ٣٠ قدما، ٦ بوصات .

ولم يستطع القس انفنتان أو أى من أعضاء بعثته أن يهدىء من قلق محمد على، لذا كان عليهم أولا أن يجدوا حلا لاختلاف منسوب المياه، ولم يكن من بينهم من هو قادر على إثبات خطأ هذه المقولة.

وأشارت كتابات المؤرخين إلى أن مدينة السويس وكانت من قبل تسمى كليسما ثم أطلق عليها اسم القلزم قد ارتبط اسمها باسم القناة، لذلك سنتوقف أمامها قليلا.

تقع مدينة السويس على خليج السويس أو على الطرف الشمالى للخليج وهو أحد خليجين يحصران بينهما القطاع الجنوبى لشبه جزيرة سيناء .

والخليجان هما طرفا البحر الأحمر الذى نتج عن الفالق الأفريقى الذى فصل أفريقيا عن آسيا.

وكان اسم المدينة قديما كليسما وظلت تسمى كذلك حتى سماها العرب القلزم.

وفى القرن العاشر الميلادى نشأت قرية صغيرة جنوب القلزم اسمها السويس وما لبثت هذه القرية أن نمت واتسعت حتى شملت القلزم، وأخذت القلزم اسمها.

واختفى اسم كليسما من التاريخ كما اختفى اسم القلزم وأصبحت المدينة تعرف باسم السويس. وكان مقدر أن تزداد أهمية المدينة بعد حفر القناة وافتتاحها عام ١٨٦٩ واكتشاف البترول فى البحر الأحمر.

بعد أن اكتشف الرحالة البرتغالى فاسكودى جاما الطريق البحرى حول رأس الرجاء الصالح، وأصبح ممكنا الإبحار غربا وشرقا عبر هذا الطريق للربط بين أوروبا وآسيا أو بين الشرق والغرب.

مثل هذا الطريق ظل واحدا من الأحلام التى يسعى لتحقيقها العلماء والبحارة والمغامرون حتى تمكن هذا الرحالة البرتغالى من اكتشافه عام ١٤٩٧ , وأتى هذا الاكتشاف فى منتصف القرن الخامس عشر الميلادى أى فى العصر الذى تفضت فيه أوروبا عن كاهلها تخلف القرون الوسطى، وبدأت تمضى على طريق النهضة.

وهذا الاكتشاف من اكتشافات عبقرية عديدة سجلها التاريخ وفى مقدمتها طريق ماجلان ونجاح كريستوفر كولمبس فى اكتشاف القارة الأمريكية.

وعندما حاول التجار استثمار هذا الطريق الملاحى للوصول إلى الهند والصين تبينوا أنه طريق مكلف وأنه من الأفضل الاستمرار في المرور عبر مصر للوصول إلى الشرق. ومن جديد تجددت فكرة حفر قناة تربط بين البحرين المتوسط والاحمر.

ونظرا للتكاليف الباهظة لاستخدام طريق رأس الرجاء الصالح والالتفاف حول القارة الأفريقية للوصول من أوروبا إلى الهند والصين، ونظرا للوقت الطويل نسبيا وللمخاطر التى تواجه التجارة خلال هذه الرحلة الطويلة لم يكن هناك مفر من العودة إلى استخدام الطريق التجارى البرى عبر مصر.

ولم يكن الطريق البرى آمنا طول الوقت نظرا لحالات عدم الاستقرار التى كانت تعيشها مصر ومبالغة المماليك والعثمانيون فى فرض ضرائب مقابل المرور إلا أن الأرباح من بيع المنتجات الأوروبية واستيراد الحرير والتوابل من الشرق لبيعها فى أوروبا كانت تدفعهم لتحمل المشاق والمخاطر.

ويرجع حرص التجار على استيراد التوابل إلى تهافت الأوروبيين على شرائها وتخزينها.

وكان الأوروبيون الذين يعانون من شتاء طويل يستمر اكثر من أربعة أشهر أو تزيد كلما اتجهنا شمالا، يتناولون طعاما مخزونا وكانت التوابل تضيف لهذا الطعام نكهة تجعله مقبولا.

وكانت التجارة مع الشرق تمثل ضرورة دفعت التجار البنادقة للتفكير فى شق قناة على حسابهم.

وقد برع تجار البندقية فى اكتساب أسواق أكثر وأفضل، وكانت مهارتهم سببا فى ذيوع صيتهم ، وتحولت البندقية إلى نجم ساطع فى سماء أوروبا والبحر المتوسط، وذلك قبل أن تتوحد الدويلات الايطالية فى دولة واحدة خلال القرن التاسع عشر.

وكان لهؤلاء التجار القدح المعلى فى الحركة التجارية بين أوروبا وآسيا خاصة الهند والصين. وكانت قوافل التجارة البرية البحرية التى ترفع علم البندقية تتوالى بين الشرق والغرب.

ولأهمية وجود قناة تربط بين البحرين المتوسط شمالا والأحمر جنوبا، اقترحوا على مصر شق قناة على نفقتهم تصل بين النيل والبحر الأحمر. وكانت القناة بالنسبة للتجار البنادقة تيسر لهم سبل الوصول إلى الهند والصين دون الحاجة إلى المرور بالطريق البرى من الاسكندرية حتى السويس، وكانت تجنبهم مشقة الطريق الطويل والتكاليف الباهظة للالتفاف حول رأس الرجاء الصالح ..كما كانت تختصر الوقت والأهم أنها تساعد على مزيد من ازدهار البندقية الميناء المطل على المياه المتصلة بالبحر المتوسط.

وقد رفضت مصر الاقتراح.

وبعد أن توصلت مجموعة العلماء والمهندسين المرافقة للحملة الفرنسية إلى النتيجة الخاطئة حول ارتفاع منسوب مياه الأبيض المتوسط حوالى ٣ قدما، ٦ بوصات وطن التجار أنفسم على مواصلة استخدام الطريق البحرى والبرى عبر مصر.

وكان الطريق يبدأ من الموانىء الأوروبية وتنتهى المرحلة الأولى عند الاسكندرية حيث يتم تفريغ حمولات السفن ليجرى نقلها عبر الطريق البرى إلى السويس. وبعد أن تصل القوافل إلى ميناء السويس يجرى تحميل السفن المنتظرة فى الميناء لتواصل الرحلة بحرا إلى الموانىء المتجهة إليها سواء فى الهند أوالصين أو غيرها. وكانت الرحلة العكسية تأخذ الاتجاه العكسى حيث تصل السفن إلى ميناء السويس ومن السويس تواصل القوافل السفر عبر الطريق البرى إلى الاسكندرية ومنها تبحر السفن إلى الموانىء الأوروبية. وظل الأمر هكذا حتى أنشأت شركة سولار آند أورينتال خطا للملاحة بين السويس والهند ثم انشىء خط سكك حديدية يربط القاهرة بالسويس عام ١٨٥٨ فكان فى ذلك تيسير للرحلة بين الشرق والغرب.

ولكن هذا التيسير لم يوقف التفكير فى ضرورة شق القناة.

وبعد الفشل الأول لوفد جمعية سان سيمون التى تحمل اسم المفكر الفرنسى الشهير، ورفض محمد على لمشروع إنشاء القناة، ظل حلم قناة السويس يراود الخبراء.

ويزور مصر ثلاثة من المهندسين الفرنسيين ليقوموا بإجراء أبحاث ودراسات حول مشروع القناة. وبعد انتهاء دراساتهم بدأوا يعدون مشروعا عام ١٨٤١ يثبتون فيه إمكانية حفر قناة مباشرة تصل بين البحرين المتوسط والأحمر .وتتكون فى أوروبا

جمعية خاصة بدراسات قناة السويس تضم خبراء من فرنسا وبريطانيا وألمانيا والنمسا، وتقوم هذه الجمعية بإجراء الدراسات على الطبيعة بين بورسعيد والسويس وكانت المفاجأة الكبرى التى كشفت عنها نتائج الدراسات إثبات خطأ علماء حملة بونابرت.

وأعلن علماء الجمعية عدم وجود فارق فى منسوب مياه البحرين الأحمر والمتوسط وبالتالى فإن العقبة الرئيسية أمام حفر القناة قد زالت وأن مصر غير معرضة للغرق فيما لو حفرت القناة. وفى هذه المرة يرفض محمد على المشروع صراحة ويعلن عام ١٨٤٦ أنه لايريد أن يفتح بابا للغزاة على مصر. ويغلق محمد على أبواب الامل امام المتطلعين لتنفيذ فكرة القناة.

وعندما أثبت العلماء والخبراء خطأ النتيجة التى توصل إليها رجال الحملة الفرنسية حول وجود فارق فى منسوب مياه البحر الحمر والبحر الأبيض المتوسط كان تصورهم أن أبواب الأمل قد انفتحت على مصراعيها وأن العالم سيشهد بدء تنفيذ مشروع القناة.

كانت معلوماتهم حول ما انتهى إليه الحوار بين محمد على وجمعية سان سيمون والبعثة التى زارت مصر برئاسة القس انفنتان تقول إن محمد على رفض الفكرة ولم يقبل بتنفيذ المشروع خوفا من غرق مصر وبعد أن ثبت عدم وجود هذا الخطر فإن مصر تصبح غير معرضة للغرق لتساوى منسوب المياه فى البحرين فإن محمد على حاكم مصر سيوافق بالضرورة على تنفيذ المشروع.

والذى لم يضعه هؤلاء العلماء والخبراء فى الحسبان هو تغير الظروف فخلال عام ١٨٣٣ كانت مصر مازالت تحارب الباب العالى رغم تدمير اسطولها البحرى فى نفارين، وبالتالى كانت حريصة على عدم إغضاب الغرب خاصة فرنسا ، أما فى عام ١٨٤٦ فكانت الحروب قد توقفت وتقلصت الامبراطورية المصرية بعد أن فرضت الدول الأوروبية معاهدة لندن عام ١٨٤٠ على مصر واقتصر الأمر بالنسبة لمحمد على على حكم مصر هو وأسرته من بعده ، كما تم تخفيض جيشه، لذا رفض بصراحة وشجاعة فكرة القناة.

وكان محمد على وكانه يقرأ الغيب أو المستقبل فيما لو وافقت مصر على حفر هذه القناة. كانت رؤيته وبصيبرته نافذة بالرغم من أنه كان يعيش حالة انحسار وحسرة

على النتيجة التى انتهى إليها ، وعلى طموحاته التى قلصتها الدول الأوروبية بعد أن فرضت عليه القبول بحكم مصر فقط، واضطرته إلى إغلاق مصانعه الحربية وقصر عدد الجيش على ١١ ألف جندى فقط إلا أن شجاعته لم تخنه فى مواجهة هذا التجمع الأوروبى الذى يعمل بكل همة من أجل مشروع القناة . وبعد هذا الموقف الصلب لمحمد على ورفضه مشروع القناة بعامين انتقل إلى رحاب ربه، وكان ذلك عام ١٨٤٨ . وخلال هذين العامين لم تتمكن القوى الأوروبية من تغيير رأيه.

خلال هذه السنوات بدا واضحا تنافس كل من فرنسا وبريطانيا على دخول مصر والسيطرة على الطريق المؤدى إلى الشرق.

وكانت بريطانيا صاحبة مصلحة لحماية خطوط مواصلات امبراطوريتها الممتدة فى آسيا خاصة الهند جوهرة التاج البريطانى.

وقد حاولت بريطانيا غزو مصر عام ١٨٠٧ بعد رحيل الفرنسيين عن مصر، إلا أن محمد على والشعب المصرى ألحقا الهزيمة بقوات الغزو عند الحماد بعد نزولها برشيد.

وفشلت الحملة الانجليزية التى سميت حملة فريزر عام ١٨٠٧ ولكن ظلت مخططات بريطانيا كما هى للسيطرة على مصر وحماية خطوط مواصلاتها مع مستعمراتها فى آسيا وشرق أفريقيا.

وظلت فرنسا بعد انسحابها من مصر تبحث عن طريق للعودة فى إطار التنافس مع بريطانيا، وكان مشروع حفر قناة السويس واحدا من المداخل التى حاولت من خلالها الوصول إلى مصر.

وإذا كان الحديث قد توقف قليلا بعد رفض محمد على الموافقة على المشروع عام ١٨٤٦ إلا أن موته عام ١٨٤٨ أحيا الآمال من جديد، وعادت المحاولات تطرق أبواب مصر.

وتجمدت الأمور خلال فترة حكم عباس الأول الذى ولى الحكم بعد وفاة محمد على وكان ابراهيم باشا ابن محمد على وقائد جيشه الشجاع صاحب الانتصارات العسكرية والسياسية الباهرة فى آسيا وأوروبا قد مات مسموما بيد والده عام ١٨٤٤ ,

وعندما أصبح سعيد باشا حاكما وخديويا لمصر ظهر على المسرح فرديناند

ديلسبس الفرنسي والدبلوماسي المغمور لتحيط به فيما بعد هالات الضوء وليتحقق على يديه الحلم الذى طال انتظاره فى أوروبا.

وقد ولد فرد يناند ديلسبس فى فرساى يوم ١٩ نوفمبر عام ١٨٠٥ لوالده ماثيو ديلسبس، وأتى ميلاده بعد أن ظل والده أربع سنوات فى مصر كان خلالها خير مستشار لمحمد على وخير عون خلال السنوات الصعبة التى سبقت وأعقبت استيلائه على الحكم فى مصر .وأسرة ديلسبس التى نشأت فى باريون بفرنسا لها تاريخ عريق فى السلك الدبلوماسى الفرنسى فجد فرديناند مارتان وعمه الكبير دومينيك كانا من أبرز رجال السلك الدبلوماسى الفرنسى. ولقد برز عمه بارتلمى خلال الحكمين الملكى والامبراطورى وأيضا خلال عصر النهضة حين عمل سفيرا لبلاده فى لشبونة حيث بقى فيها حتى وفاته.

اما والده ماثيو فقد قضى معظم سنوات عمله الرسمى فى العالم العربى، وعندما انسحب الفرنسيون من مصر عام ١٨٠١ تخلف ماثيو كممثل رسمى لفرنسا وظل بمصر أثناء الاحتلال البريطانى.

ويبدو أن هذا الدبلوماسى الفرنسى الغامض تنبه مبكرا لامكانيات محمد على لذا وثق علاقته به ووثق علاقة محمد على بفرنسا مما كان له أبعد الأثر بعد ذلك فى مسيرة الأحداث.

وعقب مولد فرديناند ديلسبس لم تعد الأسرة إلى مصر فقد عين والده ماثيو فى ايطاليا، وهناك قضى فرديناند سنوات صباه. وفى عام ١٨٢٤ حينما كان عمره ٢٤ عاما عين فى وظيفة بالسلك الدبلوماسى بلشبونة بفضل نفوذ عمه بارتلمى.

وفى عام ١٨٢٧ رقى إلى منصب نائب القنصل وعمل فى تونس بجانب والده الذى كان قنصلا هناك وبقى فرديناند بتونس بعد وفاة والده عام ١٨٣٢ ، بعدها انتقل للعمل كنائب قنصل بمدينة الاسكندرية بمصر ثم قنصلا عاما حتى عام ١٨٣٧ ,

وبعد تقاعده ورغم عدم درايته بالتجارة والاقتصاد وعدم وجود أية علاقات ببيوت المال الأوروبية استطاع أن يتصدى لأكبر مشروع هندسى يجرى فى القرن التاسع عشر وأعنى مشروع قناة السويس.

ويقول المؤرخ الانجليزى مارلو إن ديلسبس لم تكن له بالفعل دراية بالعملية كلها فيما عدا استثناء شديد الأهمية ألا وهو علاقاته الشخصية الجيدة والقوية بذوى النفوذ فى الامبراطورية الفرنسية وابنة عمة اوجينى الجميلة زوجة الامبراطور نابليون الثالث التى كان اهتمامها الشخصى بموضوع القناة أفضل عون لديلسبس.

وازداد الاهتمام فى أوروبا فى القرن التاسع عشر بإيجاد طريق قصير وسريع وسهل يربط الدول الأوروبية بالهند والصين وغيرهما ويكون بديلا لطريق رأس الرجاء الصالح.

٣- الطريق إلى الشرق

وكان مبعث هذا الاهتمام ظهور الصناعة فى أوروبا وما صحبها من تطور عميق فى التكنولوجيا الصناعية مما حمل المؤرخين على تسميته بالانقلاب الصناعى.

وقد نجم عن تسابق الدول الأوروبية للحصول من بقاع الشرق على المواد الخام اللازمة لاستخدام صناعاتها وتطلعها من أجل زيادة مستعمراتها لضمان أسواق لتصريف سلعها ، ازدياد حدة التنافس الاستعمارى فيما بينها.

وأدت زيادة عدد السكان فى كثير من الدول الأوروبية والرغبة فى استثمار رؤوس الأموال وظهور منظمات رأسمالية أسهمت فى تمويل التجارة الخارجية الأوروبية إلى تضاعف هذا التنافس.

وقد صحب الانقلاب الصناعى ولحقه تطور كبير فى وسائل المواصلات البرية والبحرية نتيجة استخدام البخار، فأنشئت السكك الحديدية وتزايد استخدام البخار فى السفن واستعمل الصلب فى بنائها بديلا للأخشاب. وتوالى ظهور المخترعات فى شتى المجالات.

وفى غمرة هذا الانقلاب الصناعى وتلك النزعة الاستعمارية، تطلعت الأنظار إلى إحياء طريق التجارة القديم الذى كان يمر بالبحر الأحمر ومصر.

وكان البحر الأحمر قد تحول إلى بحيرة اسلامية عقب إستيلاد الدولة العثمانية على اليمن ، وبالتالى تقرر إغلاقه فى وجه السفن غير الإسلامية فيما وراء ميناء المخا اليمنى بحجة أن البحر يطل على الأماكن الاسلامية المقدسة فى الحجاز وأن مرور هذه السفن يدنس حرمة هذه الأماكن ويهدد سلامتها.

وظل هذا التشريع العثمانى قائما حتى نهاية القرن السابع عشر، ثم سمح للسفن غير الإسلامية بأن تمد رحلاتها فى البحر حتى ميناء جدة .

وبقيت المنطقة بين جدة والسويس منطقة محرمة على السفن غير الاسلامية . وفى ظل هذه الظروف تمكنت سفن شركة الهند الشرقية البريطانية من التغلغل فى البحر الحمر حتى جدة .

وعندما سيطر على بك الكبير الحاكم المملوكى على مصر ١٧٦٨ - ١٧٧٣ قام بناء على نصيحة كارلو دى روستى التاجر البندقى أى ابن مدينة البندقية ذائعة الصيت خلال هذا العصر بفتح البحر الأحمر أمام السفن الأجنبية للوصول إلى السويس، وكان ذلك من أهم أسباب حملة الحجاز التى أنفذها على بك عام ١٧٦٩ ، ونتيجة لها سيطر على ميناء جدة ووضعه تحت إدارة مملوكه حسن بك الجداوى.

ولم يكتف على بك الكبير باحتلال ميناء جدة وفتح الطريق أمام السفن الأجنبية لإفراغ شحناتها بميناء السويس بل عهد بإدارة جمرك جدة إلى واحد من أخوة التاجر البندقى دى روستى. وبعد هذه الخطوة انتقل على بك لتنفيذ المرحلة التالية من المشروع الخاص بفتح طريق مباشر للتجارة بين الهند وميناء السويس .

وفى عام ١٧٧١ كتب إلى الحاكم الانجليزى لإقليم البنغال يعرض عليه المشروع ويطلب مساعدته فى تحقيقه ووجد العرض استجابة سريعة إذ تكونت فى كلكتا بالهند شركة انجليزية صغيرة للمتاجرة سميت شركة «مغامرة السويس» .

وأرسل وارن هاستنجز حاكم البنغال الجديد إلى على بك يشكره على اهتمامه بالتجارة ويرحب بمشروعه، وبدأت بعض السفن التجارية تسير من الهند إلى السويس.

وعقدت معاهدة تجارية تعهد فيها على بك بحماية التجار الإنجليز وبضائعهم كما حدد رسوما جمركية مخفضة. ولم يتغير موقف الانجليز بعد أن أطاحت الأحداث التى وقعت فى مصر بعلى بك الكبير وتولى محمد بك أبو الدهب .

ولم يفقد الإنجليز الأمل فى استمرار مشروع على بك الكبير خلال ولاية أبو الدهب. وفى العاشر من يناير عام ١٧٧٣ وصل الرحالة الإنجليزى جيمس بروس من رحلاته فى الحبشة وسنار وخلال وجوده بالقاهرة ظفر بروس من أبى الذهب بفرمان مؤرخ فى الخامس عشر من ذى القعدة عام ١١٨٦ هجرية ٧ فبراير ١٧٧٣ إلى شركة

الهند الشرقية كان بمثابة تجديد للاتفاق السابق مع على بك وفى هذا الاتفاق وافق أبو الدهب على السماح للسفن الانجليزية بالوصول إلى السويس وتعهد بحماية التجار وبضائعهم وحدد الرسوم الجمركية بـ ٨٪ من قيمة البضائع المستوردة إلى السويس أو من قيمتها بالاضافة إلى خمسين ريالا أسبانيا رسم ميناء يدفع عن كل سفينة وكانت السفينة منيرفا أول سفينة إنجليزية تصل فى يناير ١٧٧٥ إلى السويس بعد إبرام هذا الاتفاق الجديد، وكانت تحمل مندوبين عن شركة مغامرة السويس إلى أبى الدهب.

وتوصل المندوبون إلى اتفاق مع أبى الدهب، وعقدوا فى السابع من مارس عام ١٧٧٥ معاهدة للتجارة والملاحة بين أبى الدهب ووارن هاستنجز حاكم البنغال من قبل الدولة البريطانية.

وأثارت المعاهدة من جديد مسألة بحث تنظيم طريق للمواصلات بين إنجلترا والهند عبر الأراضى المصرية .

ومن بين رجال الأعمال الإنجليز كان جورج بالدوين الذى أقام فى بلدان الشرق الأدنى حوالى ٢٠ عاما يعتقد اعتقادا راسخا فى وجوب استخدام الطريق البرى فى مصر وسيلة للاتصال بين إنجلترا وممتلكاتها فى الهند.

ولما لم يكن لإنجلترا تمثيل قنصلى فى مصر بعد عام ١٧٥٧، بعد رحيل قنصلها ريتشارد هاريس الذى شغل آخر تمثيل قنصلى بريطانى خلال الفترة من ١٧٥١ إلى ١٧٢٧ فقد نال بالدوين عام ١٧٧٥ من شركة الليفانت الإنجليزية ومن شركة الهند الشرقية التجارية تصريحا بالإشراف على مصالحهما فى مصر وغيرها فى الشرق الأدنى.

ومنذ عام ١٧٧٥ بذل لدوين مساعيه لتنظيم خط مواصلات من الهند إلى السويس ثم من القاهرة إلى انجلترا. وكللت جهوده بالنجاح وأصبحت السلطات الهندية والإنجليزية عام ١٧٧٧ تعتمد على الطريق البرى اعتمادا كليا فى نقل بريدها.

وظل بالدوين يمارس هذا العمل حتى عام ١٧٧٩، وطوال هذه الفترة بدا واضحا أن للإنجليز مساحة واسعة للحركة إلا أن الأمر لم يستمر طويلا فقد اندلعت الثورة الفرنسية عام ١٧٨٩ وتطلعت الحكومة إلى مصر وأوفدت نابليون على رأس حملة عسكرية عام ١٧٩٨ ومعه أمر قتال يتضمن العمل من أجل حفر قناة السويس .

وقد بذل سفير النمسا فى الآستانة عاصمة الإمبراطورية العثمانية محاولات لتنظيم نقل التجارة الشرقية بين الهند وميناء تريستا عن طريق الأراضى المصرية.

وكانت الحكومة النمساوية شديدة الاهتمام بهذا الطريق رغبة منها فى تحقيق ازدهار اقتصادى فى شبه الجزيرة الايطالية بعد أن خبا فى أعقاب اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح .وكانت النمسا تسيطر على عدة أقاليم فى شبه الجزيرة الايطالية واستهدفت محاولاتها أن يكون للامبراطورية النمساوية مركزا بحريا ممتازا فى البحر المتوسط يضارع أو يقترب من مركزها على أرض القارة الأوروبية .

واستطاعت الحكومة النمساوية أن تكسب فى صفها انطون كساب كبير ملتزمى الجمارك فى مصر الذى حاول جهده لتذليل العقبات التى تعترض مشروعاتها واشترك مع انطون كساب التاجر البندقى كارلو روستى الذى أصبح قنصلا عاما للنمسا فى مصر.

إلا أن هذا المحاولات أخفقت ولم تستطع النمسا أن تفوز بهذا المركز البحرى الممتاز فى البحر المتوسط. ولم يتأثر التنافس الفرنسى البريطانى بخروج النمسا من المنافسة. وهنا يجدر بنا أن نشير إلى أن اهتمام فرنسا بفتح هذا الطريق لم يكن لأسباب تجارية فقط بل كانت هناك دوافع سياسية أيضا ترجع أسبابها إلى إخفاق فرنسا فى منافسة الهولنديين والإنجليز فى مياه المحيطين الأطلسى والهندى فأرادت تحويل التجارة الشرقية إلى طريق آخر غير طريق رأس الرجاء الصالح تستطيع أن تسيطر عليه.

وكانت تهدف من وراء ذلك إلى حرمان الدولتين من التجارة الشرقية باعتبارها مصدرا رئيسيا لقوتهما .كما أرادت الاستئثار بطريق التجارة عبر مصر .

وقد تلقت الحكومة الفرنسية العديد من المذكرات والمشروعات التى تحبذ شق قناة تربط البحرين المتوسط والأحمر منها مذكرة قدمها لويس دى لانجيه إلى الحكومة الفرنسية عام ١٧٧٤ جاء فيها.

"هناك موضوع هام للغاية يجذب الانتباه هو قناة الاتصال بين بين البحرين المتوسط والأحمر. أن هذه القناة هامة جدا وضرورية للتجارة الفرنسية مع الشرق وخلال سنوات ستجعلنا القناة فى مركز نستطيع منه املاء رغباتنا على الشعوب التى تنافسنا. إن هذه القناة ليست حلما .

وكان البارون دى توت المستشار والخبير العسكرى للجيش العثمانى إبان الحرب التركية ـ الروسية ١٧٦٨ ـ ١٧٧٤ قد اقترح على السلطان مصطفى الثالث إعادة حفر قناة أمير المؤمنين التى كانت تصل البحر الأحمر بنهر النيل .

وجاء هذا الاقتراح متزامنا مع الاقتراح الذى تقدم لويس دى لانجيه للحكومة الفرنسية. وراقت الفكرة للسلطان العثمانى، وطلب من البارون دى توت إعداد بحث عن هذا المشروع لتنفيذه بعد انتهاء الحرب إلا أن السلطان توفى عام ١٧٧٣ .

وجدد البارون دى توت الاقتراح وأرسله للحكومة الفرنسية .

وتلقت الحكومة الفرنسية خلال هذه الفترة اقتراحات مماثلة من كثيرين من اعلام السياسة والاقتصاد الفرنسيين إلا أنها وقفت منها موقفا فاترا.

ويرجع هذا الموقف إلى الهزائم التى لحقت بها وضياع مستعمراتها فى أمريكا الشمالية والهند إبان حرب السنوات السبع وإبرام صلح باريس عام ١٧٦٣ وبعدها خاضت فرنسا حرب الاستقلال الأمريكى انتقاما من الإنجليز .

وأسفرت هذه الحرب عن اعتراف إنجلترا باستقلال الولايات المتحدة عام ١٧٨٣.

واهتم فرجين وزير خارجية فرنسا بمشروع القناة، وعهد إلى شوازيل جوفيه السفير الفرنسى بالآستانة بالحصول أولا على موافقة الباب العالى على فتح ميناء السويس للسفن الفرنسية. وأتى هذا الاهتمام الفرنسى بعد أن ساد السلام فى الولايات المتحدة، وخروج إنجلترا خاسرة منها.

ولم يستطع السفير الفرنسى بالأستانة أن يحقق النجاح المنشود رغم تفوق النفوذ الفرنسى لدى الباب العالى وقتذاك.

واستطاع السفير أن يرسل إلى مصر فى أواخر عام ١٧٨٤ ضابطا يدعى ترجويه بخطاب من قبطان باشا إلى إبراهيم بك ومراد بك يوصيهما فيه خيرا بالتجار الفرنسيين فى مصر .وكان الضابط يحمل أيضا هدايا قيمة للأميرين.

وقد عهد السفير إلى الضابط بعقد معاهدة مع هذين الأميرين المملوكيين.

ولقى الضابط ترجويه معاونة من شارل ما جالون التاجر الفرنسى الذى أقام بمصر اكثر من عشرين عاما والذى كان يشرف على المصالح الفرنسية فى القاهرة منذ انتقلت القنصلية الفرنسية إلى الإسكندرية عام ١٧٧٧ .

واستفاد ترجويه من صداقة زوجة ماجالون لزوجة مراد بك واستطاع أن يعقد ثلاث معاهدات الأولى مع مراد بك ووقعها بعد ذلك ابراهيم بك وتاريخها ٩ يناير ١٨٧٥ وقد تعهد فيها بحماية التجارة الفرنسية عند مرورها بمصر وحددت بها الرسوم الجمركية .

أما المعاهدة الثانية والموقعة يوم ٢٣ يناير ١٨٧٥ فقد كان طرفها الثانى يوسف كساب ملتزم الجمارك العام، وأبرمت المعاهدة الثالثة فى نفس الشهر أيضا مع الحاج ناصر شديد أحد شيوخ العربان الذى تعهد بنقل التجارة الفرنسية عبر الطريق الصحراوى بين السويس والقاهرة، كما تكفل بحمايتها القوافل مقابل رسم معين عن كل جمل .

ويعد هذا النجاح ذروة التنافس الدولى لتنظيم طريق للمواصلات العالمية عبر الأراضى المصرية. وكانت له أصداء بعيدة فى العلاقات الدولية وأثار جوا من النشاط الدبلوماسى المحموم لإفساد أثر هذه المعاهدات.

وكان للروس نصيب فى هذا النشاط والتنافس الدولى حول تنظيم طريق للمواصلات العالمية عبر مصر ونتيجة للنجاح الذى حققته الدبلوماسية الفرنسية شعرت كاترين الثانية قيصرة روسيا ١٧٦٢ ـ ١٧٩٦ بالندم لأنها لم تستغل الفرصة التى هيأتها لها حركة على بك الكبير لتوجه ضربة عنيفة للسلطان العثمانى بالعمل على فصل مصر عن الشام والحجاز عن الدولة العثمانية وقد قدم الروس مساعدات محدودة لعل بك الكبير ولكن حجم التقارب الروسى المملوكى لم يكن وثيقا بالدرجة التى تصل إلى حد اقتطاع ولايات هامة من الدولة العثمانية.

ومن ثم بدأت كاترين الثانية فى بذل مزيد من الاهتمام بشئون مصر فى أواخر القرن الثامن عشر فعينت البارون دى ثونيوس قنصلا فى مصر.

ووصل القنصل الروسى إلى الاسكندرية فى يوليو ١٨٧٥ يحمل هدايا نقدية كبيرة للأميرين إبراهيم بك ومراد بك وكان يحمل تعليمات بتحريضهما على الانفصال عن السلطان والوعد بمساعدة روسيا لهما وتعليمات اخرى بإغرائهما على اضطهاد التجار الفرنسيين.

واستجاب الأميران لهذا الإغراء وانهالت إهانات مراد بك على التجار الفرنسيين مع محاولات لابتزاز أموالهم وامتدت اعتداءاته إلى الكنائس الكاثوليكية فى مصر وإلى الأديرة كما استخدم إبراهيم بك عددا من المماليك الروس.

وأخذت انجلترا موقفا معاديا من المعاهدات الفرنسية الثلاث. وأرسل سير روبرت انسلى السفير البريطانى بالآستانة رسولا خاصا إلى مصر ليواتيه بنسخة كاملة من هذه المعاهدات.

وواجه السفير البريطانى الريس افندى وهو الاسم الذى كان يطلق على وزير الخارجية العثمانى بهذه المعاهدات، فأنكر أن الباب العالى قد وافق أو أنه بصدد الموافقة على هذه المعاهدات .

وفى نفس الوقت كانت الحكومة الروسية وحكومة جمهورية البندقية تبذلان مساعيهما لدى الباب العالى من أجل عدم التصديق على هذه المعاهدات. وكانت شركة الهند الفرنسية غير متحمسة للمعاهدات الثلاث وغير مطمئنة لتنفيذ شروطها إذ كانت تخشى أن تتعرض أموالها وبضائعها للنهب، وحياة مستخدميها للقتل خلال رحلات عبور الأراضى المصرية.

ومع ذلك فإن نجاح فرنسا فى عقد هذه المعاهدات كان حافزا للإنجليز لاستئناف جهودهم لبعث ودعم الطريق البرى عبر مصر للمواصلات البريطانية، وإحباط المشروعات الفرنسية، خاصة بعد الرحلة التى نظمتها وزارة البحرية الفرنسية للبارون دى توت لزيارة مصر. وقد تمت هذه الزيارة عام ١٧٧٧ ، وخلالها زار الاسكندرية ورشيد والقاهرة ودمياط. وتواترت الأنباء أن الهدف من وراء هذه الرحلة جمع المعلومات وإعداد دراسة على الطبيعة تمهيدا لغزو مصر .

واهتمت الحكومة الفرنسية بأمر زيارة دى توت صاحب فكرة ومشروع إعادة افتتاح قناة أمير المؤمنين .

واهتمت الحكومة الإنجليزية أيضا من جانبها بهذه الزيارة وأعادت فتح قنصليتها فى مصر عام ١٧٨٦ بعد أن استمرت بدون تمثيل لمدة قاربت الثلاثين عاما.

ووقع الاختيار على بالدوين كقنصل عام، وكان يحمل تعليمات لمراقبة النشاط الفرنسى فى مصر والعمل على عقد اتفاقية تجارية مع مراد بك أو أى فرد على رأس

الحكومة المصرية، على أن تكون على غرار المعاهدات التجارية الثلاث التى عقدتها فرنسا عام ١٧٨٥ ، بحيث يكون للتجار الإنجليز نفس الامتيازات المقررة للتجار الفرنسيين .

وكلف بالدوين باتخاذ التدابير لتيسير نقل البريد بين إنجلترا والهند عبر طريق السويس البرى على أن يوضح للسلطات الحاكمة فى القاهرة أن الإنجليز حقا ثابتا بمقتضى نظام الامتيازات الأجنبية مع الباب العالى فى مباشرة النشاط التجارى فى البحر الأحمر. وكانت إعادة فتح القنصلية البريطانية العامة فى مصر عام ١٧٨٦ ، ومحاولة عقد معاهدة تجارية معها، وتنظيم نقل البريد مؤشرات على رغبة انجلترا فى مواجهة النشاط الفرنسى فى مصر فى أواخر القرن الثامن عشر .

ومع أن مصر كانت ولاية تابعة للامبراطورية العثمانية إلا أن الواقع لم يكن بعكس هذه التبعية . فقد مارس المماليك قدرا هائلا من الاستقلال فى ممارساتهم لسلطاتهم .

وقد عاملت إنجلترا المماليك ونظرت إليهم على أنهم حكام مصر من الناحية الفعلية، لذا قررت إعادة فتح قنصليتها فى مصر .

وعندما وصل بالدوين القنصل العام إلى الإسكندرية يوم ١٩ ديسمبر عام ١٧٨٦ لم تكن الظروف مناسبة، إذ كانت مصر تتعرض لحملة تأديبية عثمانية بقيادة القبطان حسن باشا الجزائرلى لكسر شركة المماليك، واسترجاع نفوذ الدولة العثمانية، وحاول بالدوين عقد اتفاقية مع الجزائرلى باشا إلا أنه لم يكن مخولا ولم تكن له سلطات لعقد مثل هذه الاتفاقيات .

وما لبثت الحرب أن اندلعت من جديد بين روسيا والدولة العثمانية، فاستدعت الجزائرلى باشا فغادر القاهرة نهائيا يوم ٦ أكتوبر١٧٨٦ ، ورحل الجزائرلى عن مصر دون أن يحسم الأمر وترك فى القاهرة أميرا مملوكيا ضعيفا هو اسماعيل بك . ومن الصعيد زحف إبراهيم بك ومراد بك إلى القاهرة لاستعادة نفوذهما السليب. واهتز مركز اسماعيل بك ولكن الموت أراحه من مواجهة الموقف الحرج.

ودخل ابراهيم بك ومراد بك القاهرة فى يوليو ١٧٩١ ، وخضعت مصر لحكم ثنائى، تدهورت خلاله الأحوال مما اضطر بريطانيا إلى إغلاق قنصليتها فى مصر

وإعفاء بالدوين من منصبه فى ١٨ فبراير ١٧٩٣ , ولم تخطر السلطات البريطانية بالدوين القنصل العام بقرار إغلاق القنصلية إلا فى اكتوبر ١٧٩٥ ، أى بعد اتخاذه بأكثر من عامين ونصف .

ولأنه لم يكن يعلم بالقرار، فقد واصل مساعيه حتى تمكن فى أوائل عام ١٧٩٣ من الحصول على موافقة ابراهيم بك ومراد بك على إرسال البريد الانجليزى عبر طريق السويس البرى. ووصلت فعلا رسائل فى ابريل ١٧٩٣ ,

وكان هذا النجاح مقدمة لنجاحه فى عقد معاهدة تجارية مع ابراهيم بك ومراد بك فى ٢٨ فبراير ١٧٩٤ على غرار المعاهدة الفرنسية التى وقعها ترجويه مع مراد بك عام ١٧٨٥,

وقد آنس بالدوين من المماليك استعدادا طيبا للتعاون مع الانجليز، بعد أن لمس المماليك أن المواصلات مع الهند مستمرة ذهابا وإيابا من ناحية، وأن المعاهدة الفرنسية لم تنجح فى جذب السفن إلى السويس من ناحية أخرى .

واستقبلت بريطانيا أنباء هذه الاتفاقية بفتور بسبب انشغالها بالصراع الدامى مع فرنسا منذ عام ١٧٩٣ ، وتكون التحالف الدولي الأول ضد الثورة الفرنسية عقب إعدام لويس السادس عشر .

ووصل إلى مصر شارل ماجالون عام ١٧٩٣ للعمل كقنصل عام لفرنسا محملا بهدايا قيمة للأمراء المماليك ثم وصل دبواتا نفيل كمبعوث فرنسى إلى مصر فى اكتوبر ١٧٩٥ لتحسين العلاقات بين مصر وحكومة الثورة الفرنسية .

واستمر الصراع الفرنسى البريطانى حول مصر والطريق البرى عبرها وكان هذا الصراع مواكب لصراع مماثل تدور رحاه فوق أرض القارة الأوروبية .

وفى إطار هذا الصراع والتنافس أرسل ماجالون القنصل العام الفرنسي عدة تقارير إلى باريس وإلى السفير الفرنسي بالآستانة يقترح فيها احتلال فرنسا لمصر والاستيلاء على الاسكندرية ورشيد ودمياط والقاهرة والسويس بوجه خاص لحماية المصالح السياسية والاقتصادية لفرنسا والقضاء على أهمية طريق رأس الرجاء الصالح، ولطرد الانجليز من الهند ولتسيطر فرنسا على التجارة الشرقية وإيجاد طريق للمواصلات العالمية عبر الاراضى المصرية.

وظل الموقف على هذا النحو حتى وصلت الحملة الفرنسية إلى مصر بقيادة بونابرت عام ١٧٩٨ .

وتميزت هذه السنوات بإدراك كل القوى أهمية مصر والطريق البرى عبرها سواء للتجارة أو البريد ، واتخذ هذه الإدراك شكل محاولات مستمرة للتفاهم مع السلطات المصرية ابتداء من الحاكم المملوكى إلى ملتزم الجمارك وصولا إلى شيوخ العربان.

وبجانب المحاولات والسعى كانت هناك المؤامرات والدسائس واستعداء قوى ضد قوى .

ومثل هذا الاهتمام كان هو القوة الدافعة والمستمرة من أجل شق قناة تصل البحرين.

ولو حاولنا تقييم نتائج هذه المرحلة التى شهدت تنافسا وصراعا بين القوى الدولية حول الطريق البرى – البحرى عبر مصر خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر سنتبين أن أيا من المحاولات الأوروبية خاصة البريطانية والفرنسية لم تكن لتحقق النجاح المنشود لأسباب منها :

أولا : اضطراب الأمن فى مصر مما عرض قوافل التجارة الانجليزية والفرنسية لعمليات السلب والنهب .ومن تلك الأحداث ما حدث لقافلة انجليزية يوم ١٩ مايو ١٧٧٩ من نهب وسلب أثناء سفرها من القاهرة إلى السويس. ولم يكتف المهاجمون بذلك بل جردوا المسافرين من ملابسهم.

وأسفر الحادث عن موت أفراد القافلة من العطش والجوع والإعياء بعد أن ضلوا الطريق، ولم ينج منهم سوى شخص واحد بلغ القاهرة فى أسوأ حال من الإعياء .

ثانيا :عدم استقرار الحكم فى مصر إذ كان مثارا للنزاع بين الأمراء وكان أى اتفاق مع الحاكم عرضة للإلغاء بعد موته أو عزله إذا لم يتم تجديده والاتفاق مع الأمير الذى يخلفه.

ثالثا :كثرة مظالم المماليك وابتزازهم لأموال التجار وإرهاقهم بالإتاوات والضرائب والقروض الإجبارية على الرغم من وجود نظام الامتيازات الأجنبية. وكانت معظم هذه المظالم ترتكب بتحريض من القوى الأوروبية المتنافسة والتى كانت تدفع بسخاء من أجل وقوعها .

وكتب تاليران الذى تولى إدارة الشئون الخارجية لفرنسا الثورة ابتداء من يوم ١٦ يوليو ١٧٩٧ تقريرا عن أسباب تعسف المماليك إزاء الفرنسيين قدمه إلى حكومة الإدارة يوم ١٤ فبراير ١٩٧ قال فيه :

إن عملاء انجلترا والنمسا والبندقية كانوا يحرضون الأمراء المماليك لإرهاق التجار الفرنسيين. وتكشف الأحداث والوثائق أن الاتفاقيات الثلاث التى عقدتها فرنسا مع مصر عام ١٧٨٥ لم تمنع الأمراء المماليك من المضى فى سياستهم لابتزاز التجار الفرنسيين الذين تعالت شكاواهم بعد مضى عام واحد من توقيع هذه الاتفاقيات.

وقال تاليران وزير خارجية فرنسا فى تقريره إن تحويل تجارة الهند إلى طريق السويس لابد أن يحدث إنقلابا فى تجارة أوروبا يصيب انجلترا بضربة مميتة على غرار الضربة التى نزلت بجمهوريتى البندقية وجنوة عقب كشف طريق رأس الرجاء الصالح. وذكر أن الجمهورية الفرنسية هى التى ستجنى مزايا محققة من وراء هذا الانقلاب، وذلك بفضل موقعها الجغرافى وبفضل نشاط الفرنسيين وكفايتهم.

وقال إن طريق رأس الرجاء الصالح لن تكون له أهمية على الاطلاق بالنسبة لفرنسا إذا وطد الفرنسيون أقدامهم فى الاسكندرية والقاهرة والسويس.

ومن الاسباب الأخرى التى كانت تحول دون نجاح المحاولات الأوروبية لإنشاء طريق للمواصلات العالمية عبر مصر، معارضة الحكومتين البريطانية والعثمانية للفكرة أساسا.

وترجع أسباب معارضة الحكومة البريطانية إلى اختلاف سياسة شركة الهند الشرقية وشركة الليفانت مع الخط الذى رسمته الحكومة وتحرص عليه.

اما الحكومة العثمانية فقد عارضت هذه المحاولات لحرصها على حرمان الأمراء المماليك فى مصر من مصدر غزير للدخل يؤدى إلى زيادة قوتهم واستقلالهم بمصر. كما خشيت أن يؤدى فتح البحر الأحمر للتجارة إلى تعرض الأقاليم العثمانية المطلة عليه للاحتلال الأجنبى، لذا حرصت الفرمانات العثمانية على منع السفن الأجنبية من الملاحة به احتراما للأماكن الإسلامية المقدسة. وكانت الحكومة العثمانية مدركة ومتنبهة للمخاطر التى يحملها في طياته اى مشروع لشق قناة تصل البحرين المتوسط والأحمر أو أى مشروع لتنظيم أو لإنشاء طريق للمواصلات العالمية عبر الأراضى

المصرية . وخلال الفترة الأولى خاصة بعد سيطرة العثمانيين على اليمن وتحول البحر الأحمر إلى بحيرة إسلامية أصدر الباب العالى قرارا يحظر على السفن الأجنبية الملاحة شمال ميناء المخا اليمنى، ثم فى مرحلة لاحقة سمح لهذه السفن بالوصول إلى ميناء جدة بالحجاز فقط .

وكانت الفرمانات الصادرة فى هذا الصدد تشير إلى أن الاحترام الواجب للأماكن المقدسة فى الحجاز لايجيز للسفن غير الإسلامية الملاحة فى البحر الاحمر لأن «بحر السويس مكرس للحج إلى مكة، وثغره هو ميناء المدينتين اللتين يشع منهما نور الهدى وشريعة الرسول ..مكة المكرمة والمدنية المنورة وإن السماح لهذه السفن بالملاحة أو مساعدتها وعدم منعها خيانة للدين والسلطان والمسلمين قاطبة عقابه خزى فى الحياة الدنيا والآخرة ».

وهذا الفرمان الصادر فى عام ١٧٧٩ يعنى أن الدولة العثمانية كانت ماتزال تتمسك بسياسة جعل البحر الأحمر بحيرة إسلامية أو نصفه الشمالى على الأقل .

وقد أرسل السلطان العثمانى إلى كل من شريف مكة ووالى مصر ليحذر كل منهما من محاولات الدول الأوروبية ويطلب من كل منهما أن يتعظ بما حدث للهند على يد الإنجليز إذ نزلوا فى أول الأمر تجارا ثم أنشأوا محطات للتجارة ثم انشأوا قوات حربية لحماية المتاجر، ثم استخدموا هذه القوات لضرب المواطنين وانتهى بهم الأمر إلى أن غدوا سادة وحكاما ووقعت الهند فريسة للاستعمار البريطانى.

ووضحت أهمية طريق السويس كطريق للمواصلات السريعة بين انجلترا وممتلكاتها فى الهند عندما اضطر الانجليز إلى إرسال النجدات الى الهند غبر مصر عام ١٨٥٧ لإخماد عصيان قام به الجنود الهنود فى حامية دلهى فى العاشر من مايو ١٨٥٧ حيث قتل مايربو على الأربعة آلاف جندى بريطانى.

وكانت انجلترا قد اكتفت خلال الشهور الثلاثة الأولى التى حدث فيها هذا التمرد الهندى بالقوات البريطانية فى الهند والتى لم يكن عددها يزيد على ثمانية آلاف موزعين على حدود الهند.

فى حين كان عدد الجنود من الهنود يزيد على ذلك كثيرا، إذ بلغ عددهم مائتى ألف جندى.

لذا كان من المتعذر على الجنود الانجليز القضاء على الاضطرابات. واستفحلت الثورة في الهند، وصار موقف القوات الانجليزية حرجا بعد أن استولى الثوار على دلهي وحاصروا كولنوي وغيرها من مدن الهند الكبيرة. وأصبح واضحا أن الموقف يقتضي المبادرة بإرسال قوات للقضاء على التمرد.

وتقرر في اكتوبر ١٨٥٧ إرسال قوات كبيرة من بريطانيا إلى الهند. ولم تر الحكومة الانجليزية بدا من استخدام طريق مصر السويس. وتمكنت بفضل ذلك من القضاء على الاضطرابات الناشبة وذلك في نهاية العام التالي ١٨٥٨ .

ثم ظهرت حاجة انجلترا لاستخدام هذا الطريق السريع مرة اخرى بعد عشر سنوات، عندما اضطرت في عام ١٨٦٧ إلى إرسال حملة تأديبية إلى الحبشة عندما سجن ملكها تيودور الثاني القنصل الانجليزي كامرون ثم أعضاء بعثة حكومية أوفدتها الحكومة الانجليزية للتوسط للافراج عن القنصل.

وقد اتخذ تيودور الثاني ملك الحبشة قرارا بسجن القنصل الانجليزي كامرون. ورأت الحكومة الانجليزية أن ترسل وفدا مكونا من ثلاثة أعضاء كبار هم راسام وبلان وبريدو للتوسط للإفراج عن القنصل المسجون فما كان من الملك الحبشي إلا أن أمر بالقبض عليهم وإلقائهم في السجن.

ولم يكن ممكنا أن تبتلع انجلترا الإهانة فاضطرت إلى إرسال حملة تأديبية عام ١٨٦٧ إلى الحبشة لتلقين ملكها درسا.

ومن جديد ولسرعة وصول القوات الانجليزية إلى مسرح العمليات لم يكن هناك بد من استخدام طريق مصر السويس لإرسال هذه الحملة، فهو الطريق الأقصر والأسرع حيث يحتاج الالتفاف حول رأس الرجال الصالح إلى وقت اطول بجانب طول المسافة وما سوف تتعرض له القوات المنقولة من إنهاك.

ومن أجل ذلك كانت انجلترا على يقين من المخاطر التي تتعرض لها هي ومستعمراتها إذا ما استطاعت دولة معادية لها السيطرة على مصر وبالتالي على طريق مصر - السويس .

وقد بدأت انجلترا تتنبه إلى ذلك الخطر منذ حملة بونابرت على مصر عام ١٧٩٨ لذا سعت لتقوية نفوذ الدولة العثمانية في مصر.

ومن الأسباب الأخرى وراء هذه السياسة اعتقاد انجلترا أن روسيا ستسعى للسيطرة على العالم الاسلامى إذا ما تمكنت من النفاذ إلى الباب العالى والوصول إلى البحر المتوسط بما يهدد خطوط مواصلاتها مع الهند.

ورأت انجلترا أن الاستقلال السياسى وبقاء الدولة العثمانية هو خير ضمان للمحافظة على مستعمراتها فى الشرق.

وظل ذلك أحد الأسس الرئيسية لسياستها فترة من الزمان.

وحرصت انجلترا أيضا على عدم قيام حكم قوى فى مصر لتعارض ذلك مع مخططاتها للسيطرة على المنطقة فى المستقبل .

ومن ثم تمكنت من تحطيم قوة محمد على البحرية فى معركة نفارين. وانتهزت قيام الحرب بين محمد على والسلطان محمود الثانى فدعت الدول الأوروبية لكى تضع حدا للنزاعات القائمة بين السلطان وواليه فى مصر.

وعندما استؤنفت الحرب بين محمود الثانى ومحمد على فيما سمى حرب الشام الثانية، وانتهت بهزيمة جيوش الدولة العثمانية بادرت انجلترا بدعوة ممثلى كل من روسيا والنمسا وبروسيا وتركيا لبحث الموقف .

وأسفر ذلك عن إبرام معاهدة لندن فى ١٥ يوليو ١٨٤٠ التى تضمنت منح محمد على وأسرته الحكم الوراثى فى مصر بشرط أن تبقى مصر ولاية عثمانية.

وقد قبلت فرنسا التسوية وانضمت إلى حظيرة الدول بتوقيعها اتفاقية البوغازات فى ١٣ يونية ١٨٤٠ .

وانتهت الأزمة بين السلطان ومحمد على بصدور فرمان أول يونية ١٨٤١ الذى يمنح محمد على حكم مصر مع جعل الوراثة لأكبر أبنائه الذكور ومنحه حكم السودان طيلة حياته. وكان ذلك نجاحا لمخططات انجلترا وسياستها الرامية إلى بقاء مصر ضعيفة.

وحرصت انجلترا كل الحرص على ألا يكون لغريمتها فرنسا نفوذ فى مصر. وصارت هذه سياستها منذ الحملة الفرنسية على مصر.

وكان يمكن فيما لو نجحت هذه الحملة واستطاعت فرنسا السيطرة على مصر أن يتم تهديد مصالح انجلترا الاستعمارية فى الهند بشكل خطير.

ولم تنس انجلترا هذا الدرس أبدا . ونظرا لأن فرنسا قد استطاعت ان تحظى بنفوذ كبير فى مصر خلال السنوات الاخيرة من حكم محمد على، فقد خشيت انجلترا من استمرار هذا النفوذ وتزايده، وخشيت من أن تتحول مصر إلى بلاد خاضعة للحماية الفرنسية، ومن ثم انتهزت انجلترا فرصة الأزمة بين السلطان العثمانى وعباس الأول والى مصر فتقربت من عباس .

وتدخلت بريطانيا لدى الباب العالى للتخفيف من التنظيمات التى فرضها. والتى رفض عباس تطبيقها بحذافيرها كما نص الفرمان الصادر عام ١٨٥٠ ,

وبالفعل نجحت الوساطة الانجليزية وتقاضت انجلترا مقابل ذلك اتفاقا تم بين عباس والانجليزى شارلز مرى فى ١٦ فبراير ١٨٥١ لتشجيع التجارة البريطانية وتأمين مواصلات انجلترا مع الهند.

وتضمن الاتفاق أيضا أن يتفاوض عباس مع المهندس الانجليزى روبرت ستيفنسون لمد الخط الحديدى بين الاسكندرية والسويس.

لم يغب عن فرنسا إطلاقا فكرة حفر قناة تصل بين البحرين سواء كانت قناة مباشرة أو قناة غير مباشرة تكون بديلا لرأس الرجاء الصالح .

ولا ننسى أن فرنسا تطل من شاطئها الجنوبى على البحر المتوسط، وتتناثر على هذا الشاطىء موانىء تجارية وحربية هامة مثل مارسيليا وطولون .

ولفرنسا علاقات تجارية مع الدولة المطلة على هذا البحر، ولها خطوط ملاحية منتظمة تسير فى أرجائه.

وكانت فرنسا قد وثقت علاقاتها مع الامبراطورية العثمانية، وحصلت منها على امتيازات لرعاياها كانت نواة الامتيازات الأجنبية فى الدولة العثمانية ولاياتها فى العصور الحديثة. كما أبدى الرعايا الفرنسيون نشاطا اقتصاديا ملحوظا فى مصر والشام وغيرهما من بلاد الشرق الأدنى .

وإذا حفرت قناة تصل بين البحرين المتوسط والأحمر عبر الأراضى المصرية استطاعت فرنسا أن تنافس بنجاح انجلترا وهولندا وغيرهما من الدول البحرية فى شتى مجالات النشاط السياسى والاقتصادى فيما وراء البحار، إذ تكون لفرنسا ميزة السبق على انجلترا وهولندا فى سرعة الوصول إلى الهند وغيرها.

وكان ذلك يتيح لفرنسا فرصا واسعة لتحقيق برنامج استثمارى واسع تعوض به المستعمرات العديدة والهامة التى اقتزعتها منها بريطانيا تباعا.

وإزاء ضياع الشطر الأكبر من المستعمرات الفرنسية، وإزاء الرغبة القوية فى الانتقام من انجلترا بضربها فى مصادر قوتها وهى ممتلكاتها فى الهند وانتزاع التجارة الشرقية منها وإزاء الرغبة فى تشييد صرح امبراطورية فرنسية جديدة، قررت حكومة الادارة فى ١٢ ابريل عام ١٧٩٨ انفاذ حملة بقيادة الجنرال بونابرت إلى مصر.

ولم يتضمن القرار العمل على شق قناة السويس فقط بل واتخاذ التدابير اللازمة لضمان استيلاء فرنسا استيلاء كليا على البحر الأحمر وامتلاكه بعد القضاء على مراكز الانجليز ومخازنهم التجارية فى هذا البحر.

وكانت انجلترا قد استولت على مجموعة من المستعمرات الفرنسية تباعا طوال القرن الثامن عشر سواء فى امريكا الشمالية أو فى الهند آو إبان حرب الوراثة الأسبانية ١٧٠٠ – ١٧١٣ وعقد صلح اوترخت، أو حرب السنوات السبع ١٧٥٦ – ١٧٣ وإبرام صلح باريس.

وجدّت اعتبارات أخرى غير الثأر من بريطانيا والوصول إلى مستعمرات جديدة.. كقوة دافعة لحفر قناة تصل البحرين من هذه الاعتبارات استيلاء بريطانيا على مستعمرة رأس الرجاء الصالح من هولندا فى سبتمبر عام ١٧٩٥ .

وبعد استيلاء انجلترا على رأس الرجاء الصالح، أصبح استخدام هذا الطريق الطويل متعذرا على السفن الفرنسية. ثم استولت انجلترا على جزيرة سيلان عام ١٧٩٦ الأمر الذى دعم مركز انجلترا فيما وراء البحار باستيلائها على مزيد من المحطات والقواعد البحرية.

امام هذه المعطيات الجديدة كان لزاما على فرنسا أن تتمسك بمشروع حفر قناة تصل البحرين المتوسط والأحمر حيث أن هذه القناة أصبحت هى المنفذ والطريق لتحقيق الأهداف والسياسات الفرنسية الطموحة.

وقد اهتم بونابرت وهو فى مصر بمشروع القناة البحرية وعلى الرغم من كثرة مشاغله أراد أن يتعرف بنفسه على موضع الترعة القديمة التى كانت تصل النيل بالبحر الأحمر.

وكان الجيش الفرنسي قد استولى على مدينة السويس فى نوفمبر ١٧٩٨ وخرج بونابرت من القاهرة فى ٢٤ ديسمبر ١٧٩٨ متجها إلى السويس فى حشد من العلماء والمصورين والرسامين وغيرهم من أعضاء المجمع العلمي وكبار القادة العسكريين البريين والبحريين. وصحب نابليون بعض المصريين منهم السيد احمد المحروقى شهبندر تجار القاهرة وابراهيم افندى كاتب جمرك البهار وجرجس جوهرى كبير المباشرين وانطون أبو طاقية من كبار الأقباط .

ورافقت نابليون قوة عسكرية كبيرة من الفرنسان والمشاة وأعداد وفيرة من الجمال حملت الذخائر ومواد التموين وماء الشرب .

وبلغ الركب مدينة السويس مساء يوم ٢٦ ديسمبر ١٧٩٨ . وجاب بونابرت المدينة وارتاد مناطقها وزار منطقة عيون موسى ثم تتبع فى شمال مدينة السويس الترعة القديمة – خليج أمير المؤمنين.

وسجل الجبرتى تأملات بونابرت أثناء إقامته بمدينةالسويس فقال عنه إنه «صار يركب ويتأمل فى النواحى وجهات ساحل البحر والبر ليلا ونهارا».

وغادر بونابرت مدينة السويس متجها شمالا ومتتبعا آثار الترعة القديمة حتى العجرود ، ثم اتجه إلى بلبيس لفحص الطرف الآخر من الترعة، فسار فى وادى الطميلات حتى عثر على بعض آثار الترعة فى تلك الجهة .

وبعد ذلك عاد الجميع إلى القاهرة فى يناير ١٧٩٩ اى ان الرحلة استغرقت ١٤ يوما منذ خرج من القاهرة حتى عاد اليها. وعهد نابليون إلى لجنة برئاسة لوبير كبير مهندسى الحملة بدراسة منطقة برزخ السويس وإعداد مشروع لحفر القناة. وقامت هذه اللجنة بثلاث رحلات إلى منطقة البرزخ فى المدة من يناير ١٧٩٩ إلى نوفمبر ١٧٩٩ ، وصادفت فى ذلك مصاعب جمة بسبب نقص ماء الشرب وقلة الأجهزة العلمية وعدم توفر وسائل النقل وتعرض الأعراب فى الصحراء لهم، وعدم إخلاص الأدلاء الذين استعانت بهم اللجنة، إذ كانوا يعملون على تضليلهم .ووضعت اللجنة تقريرها يوم ٦ ديسمنبر عام ١٨٠٠ .

ونتيجة لخطأ لجنة لوبير فى حساب منسوب الماء فى البحرين المتوسط والأحمر انتهت إلى وجود فارق قدره ثلاثين قدما وست برصات مما يهدد بإغراق أراضى

الدلتا بمياه البحر الأحمر إذا حفرت قناة مباشرة بين البحرين. ورأت اللجنة أو حبذت حفر قناة غير مباشرة وستصل هذه القناة غير المباشرة البحرين عن طريق النيل وتمتد من الاسكندرية إلى السويس، وذلك بإعادة حفر القناة التى تصل النيل بالبحر الأحمر، ثم وصل النيل بالبحر المتوسط بواسطة ترعة تخرج من فرع رشيد إلى الاسكندرية استكمالا لهذا الاتصال .

وطبقا لمشروع لوبير كانت القناة المقترحة تبدأ من الاسكندرية وتأخذ مسار الترعة التى كانت تصل الاسكندرية بفرع رشيد - الخليج الاشرفى - وجعل لوبير مصب الترعة المقترحة عند الرحمانية على فرع رشيد، ثم تستخدم السفن فرع رشيد متجهة جنوبا لتدخل فرع دمياط وتتجه شمالا وتستغل بحر مويس حتى بوبسطه ،ثم تمتد من جسر سنكة وتسير فى وادى الطميلات مارة بالعباسة ومتجهة شرقا حتى سرابيوم ، ثم تأخذ اتجاه الجنوب الشرقى لتدخل البحيرات المرة ذاتها، وأخيرا تغادر البحيرات المرة وتتجه جنوبا لتنتهى عند السويس .

واقترح لوبير اقامة هويس أو عدد من الأهوسة عند الحافة الجنوبية لمخرج القناة من البحيرات المرة لتجنب انخفاض مستوى البحيرات عن مستوى سطح البحر. وضمن لوبير تقريره مشروعا آخر لقناة مباشرة بين البحرين تبدأ من السويس وتتجه شمالا إلى البحيرات المرة فبحيرة التمساح ثم تواصل سيرها شمالا بمحاذاة الشاطىء الشرقى لبحيرة المنزلة حتى تصب فى خليج بيلوز على البحر المتوسط .

واقترح تنفيذ أعمال هندسية بحرية تمنع إغراق منطقتى البرزخ والدلتا بمياه البحر الأحمر. وعلى الرغم من الخطأ الذى وقع فيه لوبير فقد تضمن تقريره الكثير من المعلومات الدقيقة والدراسات العميقة مثل جيولوجية منطقة برزخ السويس ودراسة الملاحة فى البحر الاحمر ومينائى السويس والاسكندرية ومدى صلاحية كل منهما لاستقبال السفن وإيوائها.

كما حوى التقرير ثبتا بالمقاييس التى أنجزها. وقد أسدت هذه الدراسة معونة كبيرة للباحثين اللاحقين خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر.

وطوال وجود حملة بونابرت فى القاهرة استخدمت بريطانيا طريق العراق إلى الهند لفترة محدودة، وإن ظلت تتابع بقلق مجريات الأمور وتحاول تغييرها لصالحها

وصالح سياساتها وأهدافها. ويمثل القرن التاسع عشر المرحلة الاخيرة التى سبقت وضع مشروع قناة السويس موضع التنفيذ وافتتاحها فعلا عام ١٨٦٩ .

وخلال السنوات التى سبقت افتتاح القناة ظلت فكرة الطريق البرى وفكرة القناة البحرية تراودان عقول الكثيرين من رجال السياسة والاقتصاد .وانقسمت أوروبا إلى فريقين، فريق يؤيد الطريق البرى وعلى رأسه بريطانيا، وفريق يؤيد شق قناة بحرية وعلى رأسه فرنسا .

واشتدت حدة التنافس بين هاتين الدولتين الكبيرتين، وهو تنافس أخذ الطابع الاستعمارى وترك بصمات قوية على العلاقات الفرنسية البريطانية خاصة طوال خمسينيات وستينيات هذا القرن.

وشهدت هذه المرحلة أيضا اهتماما ساخنا من مترنيخ رئيس وزراء النمسا بمشروع القناة البحرية. وبذل جهودا متصلة لدى محمد على وزين له تنفيذ المشروع.

كما شهدت هذه المرحلة نشاط جمعيات علمية أوروبية قامت بدراسات فنية لمشروع القناة البحرية. ونشطت بعض هذه الجمعيات فى مجال الدعاية للمشروع والسعى لتنفيذه .

وخلال القرن التاسع عشر تم تنفيذ فكرة الطريق البرى ولكن بصورة عصرية أى بصورة تجعله مواكبا للتطورات التى شهدتها أوروبا .

فقد تم نبذ الوسائل القديمة مثل قوافل الإبل، وبدأ استخدام الأساليب العصرية بدءا من تعبيد الطريق وانتهاء بتسيير العربات عليه ثم تطور أخيرا إلى خط حديدى تقطعه القطارات من الاسكندرية إلى القاهرة فالسويس فى سرعة ويسر. وبدا أن انجلترا قد انتصرت على غريمتها فرنسا فى فرض فكرتها بإنشاء الطريق البرى العصرى، ولكن لم تلبث فرنسا أن انتزعت من انجلترا هذا النصر حين ظفر أحد الرعايا الفرنسيين بعقد امتياز لحفر قناة السويس البحرية .

وأضفت الحكومة الفرنسية على صاحب الامتياز كل أسباب التأييد والرعاية طوال مراحل تنفيذ المشروع حتى غدت القناة القناة حقيقة واقعة. وبهذا كان النصر الفرنسى مزدوجا. فقد انتصرت الفكرة التى نادت بها وتبنتها.

وتحقق ذلك على يد واحد من رعاياها، ثم مع مرور الزمن تضاءلت أهمية الطريق البرى الذى تحمست له انجلترا.

وأمست قناة السويس أهم الممرات البحرية فى العالم قاطبة.

وقد اتجه التفكير البريطاني فى القرن التاسع عشر إلى تطوير استخدام رأس الرجاء الصالح بإحلال السفن البخارية بدلا من السفن الشراعية.

وأثبتت التجارب صعوبة استخدام البواخر على هذا الطريق نظرا لطول الرحلة وتلف المراجل وغيرها من آلات لسفن البخارية وعدم وجود محطات فنية على مسافات متقاربة لإصلاح العطب الذى قد يصيب آلات البواخر.

وشعرت انجلترا بالحاجة إلى إيجاد طريق قصير إلى الهند وغيرها من بلاد الشرق نظرا لرغبتها فى الاحتفاظ بتفوقها التجارى فى بلاد الشرق والإبقاء على نفوذها السياسى وسيطرتها العسكرية فيما وراء البحار.

وكانت سائر الدول الأوروبية تشاطر انجلترا رغبتها فى إيجاد طريق قصير وسريع إلى الشرق نظرا لازدياد النشاط الصناعى فى القرن التاسع عشر وازدياد حجم التجارة الخارجية وبخاصة المنسوجات الرخيصة والتوسع فى نقل البريد وزيادة عدد المسافرين.

وكان أمام بريطانيا طريقان للمفاضلة بينهما، طريق مصر والبحر الأحمر وطريق العراق والخليج العربى.

وفى أوائل القرن التاسع عشر أوفدت بعثات فنية إلى مصر والعراق لإجراء دراسات علمية. واستقر الرأى آخر الأمر على تفضيل طريق مصر.

وكانت مدرسة الهند تؤيد اختيار طريق مصر البحر الأحمر وعندما أخذت الحكومة البريطانية بهذا الاختيار، التقت رغبة الطرفين حول هذا المشروع.

وكان المشروع أو الفكرة تقضى بأن يكون استخدام طريق مصر مقصورا على الطريق البرى من السويس عبر الصحراء إلى القاهرة ومنها إلى الاسكندرية وبالعكس، وأن يكون استعمال هذا الطريق مقصورا على نقل المسافرين والبريد.

ورغبة فى النهوض بالخدمة فى طريق البحر الأحمر ومصر طالب البريطانيون فى الهند باستخدام السفن البخارية فى البحر الأحمر بين كلكتا والسويس بدلا من

السفن الشراعية. وتكونت بالفعل فى سنة ١٨٢٥ شركة تشجيع الملاحة البخارية بين بريطانيا العظمى والهند.

ولم تأت سنة ١٨٣٨ حتى كانت الملاحة البخارية فى البحر الاحمر قد انتظمت. وفى سنة ١٨٤٠ كانت شركة بنينسولار وهى واحدة من الشركات الملاحية البريطانية الكبرى قد نظمت خطا ملاحيا يبدأ من السويس إلى موانيء الشرق الأقصى. وخصصت الشركة لهذا الخط اسطولا من السفن البخارية. وكان لهذه الشركة خط آخر يربط بين الموانيء الانجليزية والاسكندرية .

وبينما كانت الجهود البريطانية مستمرة لتحسين الخدمة فى طريق البحر الاحمر ومصر، كانت الحكومة البريطانية تفكر فى الاستئثار بالنفوذ فى البحر الأحمر ومنع أية دولة أخرى من منافستها فيه .

وتقرر ايفاد بعثات لارتياد سواحل هذا البحر. ووضعت وزارة البحرية خرائط تفصيلية لمنطقة البحر الأحمر. واحتلت جزيرة سوقطرة التى تتحكم فى مدخله الجنوبى عام ١٨٣٥، ثم احتلت عدن عام ١٨٣٩، واستولت على جزيرة بريم عام ١٨٤٧ .

وهكذا بسطت انجلترا سيطرتها على المنافذ الجنوبية للبحر الأحمر.

وكانت مصر قد غدت منذ أوائل القرن التاسع عشر بلدا أمنا تهوى إليه أفئدة الأوروبيين، على أثر قيام حكومة مركزية قوية بها نشرت الأمن والنظام فى ربوعها.

وأدرك محمد على والى مصر أهمية مركز البلاد الجغرافى كملتقى بين الشرق والغرب، وقدر المزايا التى تعود على مصر من إحياء طريق التجارة القديم الذى كان يمر بها.

كما حاول استرضاء انجلترا فى تقريب اتصالها بالهند فسمح لبعض الأفراد الإنجليز والشركات الإنجليزية بإنشاء خط برمائى منظم من الاسكندرية إلى القاهرة فالسويس .

وكان حفر ترعة المحمودية سنة ١٨١٩ من أكبر العوامل التى ساعدت على بعث وتنظيم الطريق البرى فى النصف الأول من القرن التاسع عشر .

وأشرف على تنظيم الطريق البرى بين الاسكندرية والسويس ضابط انجليزى يدعى توماس واجورن، ونافسته فى ذلك شركة انجليزية تسمى رافن وهيل تعهدت بنقل الركاب وأمتعتهم مابين القاهرة والسويس بعربات تجرها الخيول .

وشيدت هذه الشركة فندقا فى القاهرة وآخر فى السويس لنزول المسافرين. كما أقامت عدة محطات فى الصحراء كانت أكبرها تلك التى تقع فى وسط الطريق وأطلق عليها محطة الأوبرج.

وألحق بهذه المحطة فندقا ومحلات للخدم .واشتدت المنافسة بين واجورن وهذه الشركة التى لم تكن تسمح للمسافرين من عملاء واجورن باستخدام المحطات الصحراوية التى أقامتها ولا بالحصول على ماء الشرب .

وأوفدت الحكومة البريطانية عام ١٨٣٧ الدكتور جون بورنج إلى مصر لوضع تقدير عن حالتها وما ينتظر أن تكون عليه فى المستقبل .

وكان من أهداف زيارته الضغط على الحكومة المصرية لتفعل شيئا فى صالح التجارة الهندية بتقديم مزيد من التنازلات والتسهيلات والنهوض بالخدمة على الطريق الصحراوى بين السويس والقاهرة .

وأبرز دكتور بورنج المكاسب المادية التى تجنيها مصر من اتساع عمليات النقل وكثرة الاموال التى ينفقها المسافرون أثناء عبورهم الأراضى المصرية. وقدر عدد المسافرين وقتذاك بعدد يتراوح بين ٣٠٠ ، ٤٠٠ مسافر خلال الشهر الواحد .

اهتمت شركة بنينسولار الملاحية البريطانية بطريق السويس البرى. واستطاعت أن تصل إلى اتفاق مع الحكومة البريطانية عام ١٨٣٧ لنقل بريدها بانتظام فى بواخرها من انجلترا إلى الإسكندرية ومنها إلى القاهرة بطريق ترعة المحمودية وفرع رشيد ثم عبر الطريق البرى إلى السويس. وكان هذا الاتفاق فى مقدمة الأسباب التى جعلت الشركة تنشئ خطا ملاحيا من السويس إلى الهند عام ١٨٤٠ ثم إلى الشرق الأقصى.

وقد عرضت الشركة على الحكومة المصرية عام ١٨٤١ التصريح لها بتسيير سفن نهرية بخارية فى ترعة المحمودية وفرع رشيد، وأن يكون لها الحق فى إقامة المنشآت والمخازن الضرورية لها على نفقتها، وأن تنال حماية السلطات المصرية فى ممارسة أعمالها وأن تقوم الحكومة بتحسين طريق القاهرة - السويس، وقنا - القصير .

وأوضحت الشركة أنه ليست لهذا المشروع أية أهداف سياسية ، وإنما هو مشروع تجارى بحت يرمى إلى تقصير الرحلة بين انجلترا والهند. وقد وافقت الحكومة المصرية على منح الامتياز للشركة لمدة عام يبدأ من أول يناير ١٨٤٢ .

ونتيجة للتطوير المستمر لطريق السويس البرى وانتظام الرحلات الملاحية تحقق اختصار وقت الرحلة بين انجلترا والهند.

وفى عام ١٨٤٠ كانت شركة P and O ، وهى إحدى الشركات الملاحية الكبرى فى العالم وقتذاك، قد نظمت خطا ملاحيا يبدأ من السويس إلى موانئ الشرق الأقصى. وخصصت لهذا الخط أسطولا من السفن التجارية البخارية .

وهذه الشركة الملاحية تأسست عام ١٨٣٨ وكان اسمها اختصارا .P.C وبالكامل "Peninsular Campany" وبعد أن أنشأت الخط الملاحى الذى يربط ميناء السويس بموانىء الهند والشرق الأقصى اتخذت لها اسم P and O اختصارا للاسم Beninsu lar and Oriental Company وكان لهذه الشركة خط ملاحى آخر يربط الموانئ الإنجليزية بالإسكندرية .

وبينما كانت الجهود تبذل فى القطاع التجارى لتحسين الخدمة فى طريق البحر الأحمر ومصر، كانت الحكومة البريطانية تفكر فى الجانب الاستعمارى ومن ثم قامت سياستها على الاستئثار بالتغلغل فى البحر الأحمر، ومنع أية دولة أخرى من منافستها فيه.

وأوفدت الحكومة الإنجليزية بعثات لارتياد سواحل البحر الأحمر، وإجراء دراسات للكشف عن التفاصيل التى أهملتها الدراسات السابقة، أو التى لم تستطع أن تتوصل إليها. ووضعت وزارة البحرية خرائط تفصيلية لمنطقة البحر الأحمر كانت تعد من أفضل الخرائط خلال هذه الفترة .

وخلال مرحلة استخدام الطريق البرى البحرى عبر مصر بعد تحسينه وانتظام الرحلات، كان المسافرون والبريد ينتقلون من الإسكندرية فى دهبيات تسير فى ترعة المحمودية إلى العطف على فرع رشيد وطولها ٧٠ كيلو مترا تقريبا أما البضائع الحقيقية فكانت توضع فى صنادل.

وكانت الخيول والبغال تسير على إحدى ضفتى الترعة ساحبة هذين النوعين من السفن ثم استبدلت الخيول برفاص نهرى.

وكانت المرحلة الثانية تتم فى فرع رشيد من اعطف إلى بولاق، ميناء القاهرة النهرى. واستخدمت فى هذه المرحلة ثلاث سفن بخارية استوردت من الخارج هى دلتا والقاهرة ولوتس، وكانت تقطع المسافة وتبلغ ١٩٢ كيلومترا فى وقت يتراوح بين ١٦ و ٢٠ ساعة.

وفى القاهرة كان المسافرون ينزلون فى فندق شبرد بالقرب من حديقة الأزبكية، ويقضون فيه بضعة أيام يزورون خلالها معالم القاهرة وآثارها، ثم يتابعون رحلتهم فيقطعون الطريق الصحراوى من القاهرة إلى السويس وطوله ١٢٠ كيلومترا .

وكان المسافرون يستخدمون الإبل تسير فى شكل قوافل كبيرة، ثم استبدلت بعربات كبيرة تجرها الخيل والبغال، واقتصر استخدام الجمال على نقل الفحم إلى السويس لتموين سفن شركة بنينسولار، وعلى نقل ماء الشرب لمدينة السويس وللمحطات الواقعة على الطريق البرى وعلى نقل أمتعة المسافرين.

وكان الفحم اللازم لتموين السفن التجارية فى البحر الأحمر يرد إلى مصر بحرا من انجلترا إلى الإسكندرية ثم ينقل فى ترعة المحمودية وفرع رشيد إلى القاهرة، ومن القاهرة يتم نقل الفحم على ظهور الإبل عبر الطريق الصحراوى إلى السويس حيث أنشئت مستودعات ضخمة للفحم. ونظرا لكثرة تكاليف نقل الفحم إلى السويس بهذه الوسائل المتعددة.، كانت السفن لا تأخذ إلا ما يكفيها لرحلة العودة من ميناء السويس حتى ثغر المخا باليمن، ومن هذا الثغر كانت السفن تتزود بالفحم الذى يكفيها خلال الجزء الباقى من الرحلة حتى بومباى فى الهند .وكان الفحم يصل إلى المخا وبومباى من إنجلترا عن طريق رأس الرجاء الصالح. وكانت عمليات نقل الفحم إلى السويس عبر الطريق الصحراوى تستمر طوال العام نظرا لزيادة الحركة والنشاط فى البحر الأحمر.

وقد ذكر الدكتور باورنج حين زار مصر عام ١٨٣٧، أنه كان من النادر أن يمر يوم دون أن تتحرك من القاهرة قافلة محملة بالفحم إلى السويس .

وأشاد الدكتور جون باورنج بالجهود الصادقة التى بذلتها الحكومة المصرية لتوفير الأعداد الضخمة من الجمال من أجل الإسراع فى نقل الفحم إلى السويس .وأشاد أيضا بهذه الجهود الكولونيل كامبل القنصل العام البريطانى فى مصر فى تقرير كتبه يوم ١٨ يناير ١٣٨٩ .

وكان الطريق البرى بين القاهرة والسويس مقسما إلى ثمانى مراحل زيدت إلى خمسة عشر مرحلة، يتم فيها استبدال الخيول والبغال بغيرها.

كما أقيمت ثلاثة نزل يستريح فيها المسافرون .وكان النزل "الفندق "المقام فى وسط الطريق هو أكبرها ويديره فندق شبرد.

وتوالت التحسينات على هذا الطريق، فمدت أعمدة التلغراف، وعملت الحكومة على تأمين الطريق من هجمات البدو.

وكان المسافرون يستقلون السفن من السويس إلى الهند وغيرها. وقد أدى تحسين الخدمة إلى زيادة عدد من المسافرين فبعد أن كان عددهم ٢٧٥ قفز إلى ٢٣٠٠ ثم ارتفع إلى أكثر من ثلاثة آلاف فى سنوات ١٨٤٠، ١٨٤٥، ١٨٤٦، على التوالى.

وتحقق اختصار زمن الرحلة جدا، فالرحلة من لندن إلى بومباى كانت تستغرق أربعة أشهر بالسفن الشراعية عن طريق رأس الرجاء الصالح. ونتيجة لاستخدام طريق مصر الهند وما صحب ذلك من تطوير وتحسين جرى اختصار زمن الرحلة إلى ٤٠ يوما. ومما يذكر أن الحكومة المصرية عملت على تمصير النقل على هذا الطريق عبر الأراضى المصرية خشية انتشار النفوذ الأجنبى فى مصر وحتى تعود جميع أرباح النقل إليها.

وأنشأت لهذا الغرض مصلحة المرور عام ١٨٤٤، واشترت المحطات والادوات بطريق السويس وكذلك السفن البخارية التى تسير بفرع رشيد وترعة المحمودية.

ولم تنجح محاولات التطوير أن تلاحق أو تستوعب التوسع فى حركة نقل المسافرين والبضائع بين أوروبا والشرق عن طريق مصر .وعرض بعض الأجانب على الحكومة المصرية إنشاء خط حديدى من القاهرة إلى السويس.

ووافق محمد على على الفكرة مبدئيا، ثم عاد وصرف النظر عن المشروع. وكانت قد وردت بعض القضبان الحديدية لحساب المشروع، فأمر بمدها من جبل طره إلى

شاطىء النيل لنقل الأحجار اللازمة لبناء القناطر الخيرية. وكانت هذه أول محاولة لإنشاء خطوط السكك الحديدية فى مصر.

ولما تولى عباس الأول حكم مصر أمر فى نفس السنة وبإيعاز من صديقه قنصل إنجلترا العام فى مصر، برصف الطريق الصحراوى من القاهرة إلى السويس بالأحجار، وأن يكون عرضه ثلاثين مترا حتى تسير عليه العربات بمزيد من السرعة والسهولة.

وكان عدد كبير من الخيل والبغال ينفق على الطريق نتيجة الإجهاد وجر العربات فى طريق غير ممهد أو معبد.

وبدأت عمليات رصف الطريق من حى الحسينية بالعباسية فى القاهرة. واستخدمت الحكومة جنودا من سلاح المدفعية فى رصف جزء من الطريق. وقد وضعت علامات على جانبيه ليسترشد بها سائقو العربات إذ كانوا يضلون الطريق ليلا قبل رصفه.

يقول المؤرخون الفرنسيون إن عمليات رصف وتعبيد طريق القاهرة السويس الصحراوى، قد توقفت عند المحطة رقم ٨، وهى المنطقة التى شيد فيها عباس الأول قصره الذى أطلق عليه الدار البيضاء.

وكنتيجة للعلاقات الوثيقة بين عباس الأول والقنصل العام الإنجليزى فى مصر والتى أثمرت دعما مصريا لفكرة الطريق البرى، اتخذ الفرنسيون موقفا سلبيا من عباس الأول. وحملوا عليه واتهموه بممارسة النفوذ الفرنسى فى مصر، وعدد الفرنسيون مجموعة من المواقف التى اتخذها للحد من النفوذ الفرنسى، ومنها إقصاء عدد من الموظفين الفرنسيين الذين خدموا فى عهد جده محمد على، ومنها أيضا خضوعه لتوجيهات السياسة الإنجليزية. ومن الطبيعى أن نتوقف أمام ما قاله المؤرخون الفرنسيون عن توقف العمل فى عمليات رصف طريق القاهرة السويس الصحراوى عند المحطة رقم ٨ اى عند القصر الذى أنشأه عباس الأول.

ونقول لو أن عباس الأول أراد أن يوقف عمليات رصف الطريق لما سمح له الإنجليز بذلك. فالطريق يمثل حلقة هامة وحيوية بالنسبة لمشروع الطريق البرى الذى يربط إنجلترا بالهند وباقى بلاد الشرق، لذا عملت انجلترا على تشجيع مصر على تطويره باستمرار.

وكان لانجلترا الفضل فى تطوير الطريق البرى عبر مصر، سواء بتعبيد الطريق واستخدام العربات أو بإنشاء خطوط السكك الحديدية التى تربط القاهرة بكل من مدينتى الإسكندرية والسويس.

وكان منطقيا أن يؤدى هذا التطوير للطريق البرى إلى زيادة الإقبال عليه لاستخدامه، سواء لنقل القوات العسكرية أو المؤن أو البضائع أو الأفراد.

مثل هذا النجاح أقنع الجميع بانتصار إنجلترا على غريمتها فرنسا فى فرض فكرتها والأخذ بالطريق البرى.

وفى ظل هذا الاقتناع بانتصار إنجلترا تمكنت فرنسا من انتزاع هذا النصر، وذلك عندما نجح أحد الرعايا الفرنسيين فى الظفر بعقد امتياز لإنشاء قناة السويس البحرية.

هذا الانتصار الفرنسى، كان انتصارا مزدوجا فها هى فكرة الطريق البحرى تأخذ مكانا على أرض الواقع والأهم أن مواطنا فرنسيا هو الذى نال عقد امتياز هذا المشروع.

وانعكس الصراع الإنجليزى الفرنسى على العلاقات المصرية – العثمانية.

ومن المعروف أن مصر قبل بداية سطوع نجم محمد على كانت مجرد ولاية أو إيالة عثمانية .وقد خفت قبضة الباب العالى على مصر ولم تعد الآستانة العاصمة الإمبراطورية صاحبة القرار القوى المؤثر على مسيرة الأحداث فى مصر بعد أن تعرضت الأسرة الحاكمة للضعف والتمزق. والأهم بعد أن عانت الإمبراطورية من التخلف وعدم القدرة على ملاحقة التطور الغربى الذى ارتبط بصعود نجم الحضارة والمدنية الغربية، التى بدأت بعصر النهضة.

وقد استغل المماليك ضعف القبضة العثمانية ليسيطروا على تقاليد الأمور بمصر. وكانوا هم أيضا من مخلفات العصور الوسطى، ولم يكن بمقدورهم أن يتجاوزوا تخلفهم.

وبعد أن تعرضت مصر لهجوم الحضارة الغربية وسطوع نجم محمد على. استطاعت مصر أن تستوعب نبض العصر وتحولت إلى قوة إقليمية مهابة .ولم تعد مجرد ولاية عثمانية. ولم يكن ممكنا أن تواصل أداء هذا الدور .وحققت المؤامرة الأوروبية بزعامة انجلترا أهدافها وتقلص الدور المصرى وحوصر محمد على فى مصر، وعادت مصر ولاية عثمانية مثقلة بالالتزامات .

وعاد للباب العالى الكثير من سلطاته فى مصر.

عادت مصر إلى الانضواء تحت عباءة الباب العالى، وعاد للباب العالى الكثير من نفوذه على القاهرة، إلا أن الأمر لم يكن بهذه البساطة. فالأسرة العلوية كانت تدرك حقيقة الضعف الذى تعانى منه الآستانة، وكانت هناك ظروف مواتية تسمح لوالى مصر أن يختلف، ويعلن اختلافه مع السلطان العثمانى حول بعض القضايا، ومن هذه القضايا التنظيمات الخيرية. وبسبب هذه القضية نشبت أزمة بين عباس الأول والسلطان عام ١٨٥٠ . ووقفت فرنسا بجانب الباب العالى، واستعان عباس بانجلترا لتأييده فى موقفه .وأوفد نوبار بك إلى لندن كمبعوث له للتفاوض مع السلطات الإنجليزية .وأبدت الحكومة البريطانية استعدادها لتأييده .

وكان لهذا التأييد ثمنا تمثل فى موافقة عباس على إنشاء خط حديدى يربط القاهرة بكل من السويس والإسكندرية أى أن انجلترا لم تنس مشروع مد الخطوط الحديدية بين القاهرة والسويس لتحسين الخدمة للمسافرين عبر مصر وتطويرها، وهو المشروع الذى صرف محمد على النظر عنه. بل أن انجلترا مدت أطماعها لتمد خطا آخر يربط القاهرة بالاسكندرية .

وتقاضت إنجلترا ثمن تأييد عباس الأول والى مصر ووقوفها إلى جانبه فى مواجهة الباب العالى الذى ناصرته فرنسا .وكان الثمن موافقة عباس الأول على مد الخطوط الحديدية بين السويس والقاهرة والإسكندرية.

واتجهت النية فى البداية إلى مد الخط الحديدى بين القاهرة والسويس عبر الطريق الصحراوى على أن يمد الخط بعد ذلك بين القاهرة والإسكندرية، ولكن رؤى أن تنفيذ المشروع على هذا النحو يثير كثيرا من الاتهامات بأن الهدف منه هو خدمة المصالح البريطانية وليس خدمة الاقتصاد المصرى. لذا تقرر البدء بمد الخط الحديدى بين الإسكندرية والقاهرة على اعتبار أنه سيخدم المناطق الزراعية المأهولة التى سوف يخترقها.

وبنفس القدر سيخدم الخط مشروع الطريق البرى الإنجليزى ، فانجلترا ستستفيد منه فى تيسير اتصالها مرحليا بالهند.

وأثناء إقامة نوبار بك مبعوث عباس الأول إلى لندن، تم توقيع الاتفاق المصرى ـ الإنجليزى الخاص بإنشاء خطى القاهرة ـ الإسكندرية، القاهرة ـ السويس يوم ١٢ يوليو

عـام ١٨٥١ . وبذلك تحـقق الهـدف الذى سـعت إليـه انجلتـرا وعـملت من أجله طوال النصف الأول من القرن التاسع عشر .

وقد وقع نوبار بك مبعوث عباس الأول نيابة عن الحكومة المصرية اتفاق إنشاء خطوط السكك الحديدية مع روبرت ستيفنسون ابن جورج ستيفنسون مخترع القاطرة البخارية.

وقبل أن ينتهى عام ١٨٥١ كان روبرت ستيفنسون ومعه مجموعة من المهندسين الإنجليز قد بدأوا فى إنشاء خط الإسكندرية القاهرة وكانت البداية من الإسكندرية فى اتجاه القاهرة . وقامت الحكومة المصرية بتوفير آلاف الفلاحين للعمل فى المشروع تحت إشراف ضباط من الجيش المصرى.

ومن المفيد أن نشير هنا إلى أن محمد على قد صرف النظر عن إنشاء خط القاهرة السويس بعد أن وافق عليه مبدئيا خوفا من ازدياد النفوذ والأطماع الأجنبية . أما عباس الأول فقد أعطى انجلترا هذا الاتفاق دون أن يتخلى عن الحرص المطلوب والواجب. فقد احتفظ لمصر بملكية الخط الحديدى كاملا بكل الأراضى والمنشآت.

والأهم أن عباس الأول لم يلجأ إلى القروض لتمويل إنشاء الخط.

ونتيجة لهذا الحرص كانت مصر هى المالك الوحيد والمدير الوحيد والمشرف المسئول عن الخط وعن كل الخطوط التى أنشئت فيما بعد.

وبدأت مصر فى وضع مشروع الخط الحديدى بين الإسكندرية القاهرة عام ١٨٥١ موضع التنفيذ بعد إبرام الاتفاق مع انجلترا مباشرة وقبل أن يصدر فرمانا بموافقة الباب العالى على المشروع.

وكان ذلك فى ظل الاختلاف المصرى العثمانى حول التنظيمات الخيرية الذى تحول إلى أزمة بين البلدين.

وأتى الموقف المصرى الجديد ليضاعف من حدة الأزمة بين البلدين، وليزيد من ضراوة المعركة الدبلوماسية التى كانت تدور فى الآستانة.

فى هذه المعركة كانت انجلترا تقف بجانب مصر، أما فرنسا وروسيا والنمسا فقد وقفت بجانب الدولة العثمانية .وظلت ،المعركة الدبلوماسية محتدمة، واستخدم المتنافسون أسلحة مختلفة ومارسوا ضغوطا متنوعة للفوز فى هذا الصراع.

وانتهى الأمر بإقرار وجهة النظر المصرية فى ابريل عام ١٨٥٢ .

وتوفى عباس الأول والخط الحديدى قد وصل إلى قرية كفر العيس على الضفة الغربية لفرع رشيد تجاه مدينة كفر الزيات .

ومضى محمد سعيد الذى خلف عباس الأول فى حكم مصر فى إتمام الخط من كفرالزيات إلى القاهرة.

قرر محمد سعيد والى مصر أن يمضى فى تنفيذ خط القاهرة ـ السويس عبر الصحراء والعمل مازال مستمر فى خط الإسكندرية – القاهرة.

وطلبت الحكومة المصرية من مؤسسة إنجليزية تسمى بريجز Briggs توريد القضبان الحديدية وسائر معدات الخط. وعهدت بأعمال التنفيذ إلى مهندس فرنسى يعمل فى خدمة الحكومة المصرية يدعى موشيليه بك .

وبدأ العمل فى إنشاء خط السويس الحديدى فى سبتمبر عام ١٨٥٥ ,

وبينما كانت عمليات إنشاء هذا الخط قائمة على قدم وساق، نشبت ثورة عارمة بالهند فى مايو عام ١٨٥٧ كادت تعصف بالحكم البريطانى فيها. واضطرت الحكومة الإنجليزية إلى إرسال قوات عسكرية لإخماد الثورة عن طريق رأس الرجاء الصالح ونظرا لطول الطريق البحرى، فقد فقدت انجلترا وقتا ثمينا وهاما.

وأمام هذا المأزق طلب سير ستراد‌فورد دى رد كليف السفير البريطانى فى الآستانة من السلطان عبد المجيد الأول (١٨٦١ ـ ١٨٣٩) أن يسمح بمرور ضباط انجليز لا يرتدون الزى العسكرى عبر الأراضى المصرية وهم فى طريقهم إلى الهند .

وعندما توجه السير ستراد فورد دى رد كليف السفير البريطانى لدى الباب العالى ليطلب من السلطان عبد المجيد الأول أن يسمح بمرور ضباط إنجليز لايرتدون الزى العسكرى عبر الأراضى المصرية وهم فى طريقهم إلى الهند، لم يكن يتوقع أو يأمل فى أكثر من الاستجابة لهذا المطلب، إلا أن السلطان أجابه إلى أكثر مما طلب، فقد سمح لفرق عسكرية إنجليزية كاملة باجتياز الأراضى المصرية إلى الهند.

وتحركت أول قوة عسكرية إنجليزية من مالطة فى أول أكتوبر عام ١٨٥٧ فى طريقها إلى مصر، ووصلت القوة إلى الإسكندرية يوم ٤ أكتوبر، أى بعد إبحار استمر لأكثر من ثلاثة أيام، واستقل أفرادها القطار من الإسكندرية إلى القاهرة، ثم استخدموا الخط الحديدى من القاهرة إلى السويس، وكان باقيا ٤٠ كيلوا مترا على إكماله ليبلغ مدينة السويس.

ونزلت القوات عند نهاية المسافة التى وصلها الخط .وقطعت المسافة فى عربات تسع كل منها ستة أشخاص. واستغرق وصول القوات من نهاية الخط الحديدى حتى السويس عشر ساعات. وقد بلغ عدد أفراد القوات الإنجليزية التى عبرت الأراضى المصرية فى طريقها إلى الهند خلال ستة أشهر خمسة آلاف ضابط وجندى. وقد تقاضت الحكومة المصرية عن كل جندى خمسة جنيهات وعن كل ضابط ضعف هذا الأجر. وبعد أن تبينت الحكومة الإنجليزية أهمية الطريق البرى عبر مصر لحماية مستعمراتها فى الشرق الأقصى خاصة فى الهند، ضغطت على الوالى المصرى سعيد باشا لتنشيط العمل فى مد الجزء الباقى من الخط الحديدى بين القاهرة والسويس ليكتمل الخط فى أسرع وقت ممكن.

وطلب قنصل بريطانيا فى مصر أن ترسل الحكومة عشرة آلاف عامل فى الحال دون أن يدرك ضرورة التريث ريثما يتم إعداد ماء الشرب والجراية للعمال فى صحراء السويس، حتى لا يعانون من الجوع والعطش فى هذه الصحراء.

واستجاب سعيد باشا للضغط الإنجليزى. وكانت النتيجة اقتران إنشاء خط القاهرة السويس عبر الصحراء بالمآسى.

وافتتح خط القاهرة السويس الحديدى فى أول ديسمبر عام ١٨٥٨ . أى أن العمل لإنجاز هذا المشروع قد استغرق ما يقرب من ثلاث سنوات وثلاثة أشهر. فقد بدأ العمل فى الخط فى سبتمبر عام ١٨٥٥ . ومثل هذه الفترة القصيرة لم تكن كافية للإنتهاء من مد الخط الحديدى بين القاهرة والسويس عبر الصحراء إلا أن الضغوط الإنجليزية لإنجاز المشروع فى أقصر وقت، وحشد عشرة آلاف عامل للانتهاء من الأربعين كيلو مترا التى كانت متبقية عندما بدأت القوات الإنجليزية التى تمر عبر مصر وهى فى طريقها إلى الهند لإخماد الثورة التى نشبت فى مايو عام ١٨٥٧

وقد بلغ طول الخط ١٤٥ كيلومترا، وكانت القطارات تقطعها فى ثمانى ساعات وقتذاك.

واذا علمنا أن القوات الإنجليزية كانت تقطع مسافة الـ ٤٠ كيلو مترا، وهى المسافة ما بين المرحلة التى وصلها الخط الحديدى ومدينة السويس فى عشر ساعات، فى حين أن المسافة كلها يقطعها فى ثمانى ساعات، لأدركنا لماذا مارست إنجلترا ضغوطا على الحكومة المصرية للانتهاء من مد الخط فى أسرع وقت ممكن .

وقد اضطرت الحكومة المصرية إلى حشد العمال المطلوبين دون أن تلتزم بالتريث المطلوب ريثما يتم إعداد ماء الشرب والجراية لهم.

وكانت النتيجة أن اقترن إنشاء خط القاهرة ـ السويس عبر الصحراء بوقوع كثير من المآسي والضحايا الذين سقطوا بسبب العطش أو الجوع.

وقد قرر بعض المعاصرين لإنشاء الخط، أن القضبان الحديدية لهذا الخط لو نطقت لكشفت عن سقوط آلاف القتلى بجانبها .وقد دفنت هذه الجثث بجوار الطريق ولم يكن هناك من هو قادر على وقف طابور الضحايا خلال هذه المرحلة من تاريخ مصر.

واستفادت انجلترا من خط الإسكندرية ـ القاهرة وخط القاهرة ـ السويس خلال ثورة الهند العاصفة التى هددت وجودها فى جوهرة التاج البريطانى.

واستطاعت أن تنقل الجزء الأكبر من القوات التى احتاجتها لإخماد الثورة والسيطرة على الموقف عبر مصر فى زمن أقصر بكثير من الزمن الذى استغرقته رحلة نقل القوات عن طريق رأس الرجاء الصالح.

ولأهمية عامل السرعة فقد لجأت إنجلترا إلى الاستفادة من المرحلة التى تمت من مشروع خط القاهرة ـ السويس عبر الصحراء على أن تتولى العربات نقل القوات من نهاية المرحلة حتى نهاية السويس.

وبعد وصول القوات الإنجليزية إلى الهند تمكنت قوات الاحتلال من السيطرة على الموقف.

وظل خط القاهرة ـ السويس يعمل منذ افتتاحه فى أول ديسمبر عام ١٨٥٨ حتى أوقف تشغيل الخط عام ١٨٦٩ أى فى عام افتتاح قناة السويس.

وتحول الركاب لاستخدام خط القاهرة ـ الإسماعيلية ـ السويس بدلا من خط القاهرة السويس .اى أن الخط لم يعمل سوى ١١ عاما .وظل الأمر هكذا حتى عام ١٩٣٠ حيث أعيد تشغيل الخط بعد توقف استمر حوالى ٦١ عاما .

وكان تنفيذ مشروع مد خطوط للسكك الحديدية بين القاهرة والسويس والقاهرة والإسكندرية مرحلة هامة من مراحل تطوير الطريق البرى عبر مصر الذى يربط انجلترا بصفة خاصة وأوروبا بصفة عامة بالهند وباقى دول الشرق الأقصى.

وقد ظلت انجلترا تسعى لتحقيق هذا الهدف منذ بداية القرن التاسع عشر حتى تمكنت من ذلك خلال العقد الأول من النصف الثانى للقرن التاسع عشر .

وقد حرصت انجلترا على البدء بتنفيذ الخط الذى يربط الإسكندرية بالقاهرة لتتجنب الاتهام بخدمة مصالحها على حساب المصالح المصرية إلا أن هذا القرار لم ينف عن انجلترا الاتهام.

وظل الكثيرون يدركون أن المشروع لا يخدم الاقتصاد المصرى بالدرجة الأولى. ولو كان الهدف خدمة هذا الاقتصاد لتقرر مد خطوط حديدية تربط مدن مصر الهامة كالمنصورة والزقازيق ودمياط ورشيد وشبين الكوم ببعضها البعض وبالعاصمة القاهرة، بجانب أن المشروع الإنجليزى لم يكن يخدم أيا من مدن الوجه القبلى.

وخلال هذه المرحلة لم يكن الاقتصاد القومى المصرى يتطلب خطا يربط القاهرة بالسويس، بقدر ما يتطلب خطوط مواصلات تربط المناطق الزراعية الآهلة بالسكان ببعضها البعض.

بإنشاء خطوط السكك الحديدية فى مصر لربط ميناء الإسكندرية على البحر المتوسط بالقاهرة العاصمة بميناء السويس على البحر الأحمر استكمل الطريق البرى عبر مصر أهم عناصر التطور وتحسين الخدمة.

وكانت الخطوط الملاحية التى تربط الموانئ الإنجليزية بميناء الإسكندرية قد انتظمت وبنفس القدر انتظمت الخطوط الملاحية التى تربط ميناء السويس بموانئ الهند وباقى الموانئ الهامة فى المستعمرات الإنجليزية فيما وراء البحار خاصة موانئ دول الشرق الأقصى.

وهكذا اكتملت حلقات الطريق الذى يربط إنجلترا بدول الشرق الأقصى خاصة الهند، وهكذا تحقق لانجلترا ما أرادت، وانتصرت وجهة نظرها فى الأخذ بالطريق البرى فى مواجهة ما نادت به فرنسا من تفضيل الطريق البحرى الذى يقتضى شق قناة تربط البحرين المتوسط والأحمر.

وفى نفس الوقت الذى أدرك فيه الجميع مدى النجاح الذى حققته انجلترا فى صراعها مع فرنسا كانت الأمور تتحرك فى الاتجاه الآخر أى اتجاه شق قناة تربط البحرين المتوسط والأحمر .وفى نفس الوقت الذى تزايدت فيه حركة نقل البريد والمسافرين والتجارة عبر الطريق البرى، مما يعنى نجاح فكرة الطريق، وزيارة الإقبال عليه، كان مقدرا أن يتجه العالم إلى الاختيار الآخر .

وقد خرجت الحملة الفرنسية من مصر دون أن تتاح لها فرصة تنفيذ مشروع فرنسا الطموح الخاص بحفر قناة برزخ السويس لوصل البحرين المتوسط والأحمر.

وكانت الدراسات التى أجرتها البعثة العلمية قد انتهت إلى ارتفاع منسوب المياه بالبحر الأحمر عن المنسوب بالبحر المتوسط مما شكل عقبة فى طريق شق قناة السويس مباشرة تصل البحرين خشية إغراق الدلتا بمياه البحر.

وتحول فكر اللجنة العلمية إلى حلول بديلة لوصل البحرين باستخدام المجرى المائى للنيل والترع المتفرعة منه أو التى يمكن حفرها لهذا الغرض.

وتوقفت كل هذه المحاولات بخروج الحملة الفرنسية من مصر.

وتراجعت مؤقتا فكرة الطريق البحرى لصالح الطريق البرى الذى طرحته انجلترا وسعت من أجل تحقيقه حتى كتب لها النجاح.

ولكن فكرة الطريق البحرى عادت إلى مسرح الأحداث فى عام ١٨٣٣، وكانت العودة نتيجة جهود أتباع القديس سيمون أو سانت سيمون.

فقد وصل إلى مصر عام ١٨٣٣ وفد فرنسى كبير من جماعة السان سيمونيين وهذه الجماعة أسسها الكونت هنرى دى سان سيمون.

وكانت مجموعة اقتصادية سياسية ذات اتجاه اشتراكى مثالى.

ورسمت جماعة سان سيمون لنفسها برنامجا اقتصاديا يهدف إلى تحسين الأحوال الاقتصادية فى العالم بواسطة العمل. وكان فى مقدمة برنامجها شق قناتى السويس وبنما.

وقد وصل وفد السان سيمونيين إلى مصر على دفعات برئاسة بروسبير انفانتان الذى خلف سان سيمونيين عقب وفاته عام ١٨٢٥ فى رئاسة المنظمة، متخذا لنفسه اسم الأب انفانتان، وقد أوضحوا أن الهدف من حضورهم إلى مصر هو زيارة منطقة برزخ السويس لإتمام البحوث والدراسات الخاصة بحفر القناة، والتى بدأت إبان الحملة الفرنسية واختيار أفضل السبل لشق طريق مائى للمواصلات بين البحرين المتوسط والأحمر.

وقد استعانوا بعدد وافر من المهندسين خريجى مدرسة الهندسة العليا بباريس من شتى التخصصات فى الطرق والكبارى والمناجم والأبحاث المائية .واستغرق إعداد هذا

الفريق عامين، إلى جانب مجموعات من العمال الفنيين، بحث أصبح فى مقدورهم اقتحام ميدان العمل لتنفيذ المشروع.

وطوال الفترة التى سبقت حضورهم إلى مصر كانوا يجمعون المعلومات المتوافرة خاصة دراسات الحملة الفرنسية.

وعندما قدموا كانت الأرض أمامهم ممهدة لبداية مثمرة.

واستقر رأى السان سيمونيون على البدء بتنفيذ مشروع قناة السويس وإرجاء مشروع قناة بنما لحين الانتهاء من المشروع المصرى.

ولم يكن اختيارهم لمصر لتنفيذ أكبر مشروعاتهم، ألا وهو حفر قناة تربط البحرين المتوسط والأحمر اختيارا عشوائيا، بل سبقته دراسات وأبحاث.

وكان الهدف من الاختيار، إعلاء اسم فرنسا فى العالم لتتبوأ مكانا مرموقا فى المجتمع الدولى.

أما سبب اختيار مصر فيوضحه لنا ما قاله الأب انفانتان، من أن مصر أهم أجزاء أفريقيا، وبها وعبرها يمر المسلمون من مختلف أنحاء القارة فى طريقهم إلى الأماكن المقدسة، كما أنها تقع فى أكثر الجهات ملاءمة لتتوجه منها الحملات إلى مختلف الجهات، وأيضا فإن أهلها مؤهلون لتذوق العلوم والمعارف .

وقد قال الأب انفانتان فى إحدى رسائله لأحد أتباعه « إن علينا أن نجعل من مصر طريقا يصل أوروبا بالهند والصين ، وبعدئذ يمكن أن نشق طريقا آخر فى بنما ، ومعنى هذا إننا نضع إحدى قدمينا على نهر النيل والأخرى فى بيت المقدس، وتمتد يدنا اليمنى إلى مكة بينما تلمس الأخرى روما متكئة فوق باريس، فاعلم ان السويس هى مركز حياتنا وكفاحنا ،ففى السويس سوف نحقق مشروعا طالما انتظره العالم».

وإذا أردنا أن نفهم حقيقة دوافع السان سيمونيين من وصولهم إلى مصر ونواياهم الخاصة بحفر قناة السويس، فإن أفضل طريقة هى تجنب ما أطلقوه من شعارات مثالية أو براقة، والوقوف أمام رسالة الأب انفانتان لأحد اتباعه.

وسنتبين من سطور الرسالة أن مصر مجرد طريق يصل أوروبا بالصين والهند. وبالتالى فانه لابد من يد تسيطر على هذا الطريق، وليس هناك مجال أمام اى قوة أخرى للسيطرة على هذا الطريق إذا تولت فرنسا تنفيذ مشروع شق القناة. أى أن

مشروع القناة مجرد مشروع لتتحول مصر إلى طريق جيد يصل أوروبا بالصين والهند، وإذا نفذت فرنسا المشروع فإن فرنسا هى التى ستسيطر على هذا الطريق .وهذه السيطرة هى الباب الذى تدخل منه فرنسا إلى المراكز العليا فى العالم لتتبوأ مكانا مرموقا .

وستعطى هذه السيطرة لفرنسا القدرة على التحكم فى تجارة أوروبا مع الشرق، بما يساعد على ازدهار الاقتصاد الفرنسي ويزيد من رفاهية المواطن الفرنسى، وإذا كانت إنجلترا قد تمكنت من إخراج القوات الفرنسية من مصر، ونجحت فى تنفيذ مشروع الطريق البرى الذى تبنته وعملت من أجله، فإن السان سيمونيين يريدون بمشروعهم إعادة فرنسا إلى المسرح ..وإلى المجد .

ويكشف حقيقة أهدافهم أيضا ما ورد فى باقى سطور رسالة الأب انفانتان والتى يقول فيها «ومعنى هذا إننا نضع إحدى قدمينا على نهر النيل والأخرى فى بيت المقدس ، ونمد يدنا اليمنى إلى مكة بينما تلمس الأخرى روما متكئة فوق باريس »

وهذه السطور تكشف عن سعى للسيطرة على الأماكن المقدسة للأديان السماوية اليهودية والمسيحية والإسلام ، وأن تكون السيطرة لباريس .

ومثل هذا الهدف فى تصور السان سيمونيين يعطيهم مركزا محوريا فى علاقاتهم مع العالم والأهم يعطى لفرنسا مكانة هامة فى علاقاتها مع المؤمنين بهذه الأديان.

وفرنسا التى فشلت فى الوصول إلى الشرق عسكريا، ولم تتمكن من تحقيق أهدافها بالقوة، تطمع فى تنفيذها بأساليب أخرى.

وهناك بعد آخر تكشفه رسالة للأب انفانتان تاريخها ٢٨ أغسطس عام ١٨٣٣، أى فى نفس العام الذى شهد تدفق السان سيمونيون على مصر.

ويقول انفانتان فى رسالته إنه بدعوته لشق برزخ السويس، فإنه إنما يدعو الى قيام حملة صليبية، يتوغل فيها المسيحيون فى أقطار العالم الإسلامى عامة وفى أراضى الدولة العثمانية خاصة حتى يبسطوا نفوذهم عليها بالوسائل السلمية وحدها.

وكان من رأيه أيضا ألا تقف فرنسا فى وجه أطماع انجلترا أو روسيا، بل يجب على فرنسا ان تترك حرية العمل لروسيا كى تستولى على المضايق والأناضول، ولانجلترا كى تستأثر بالعراق، وأن تخص فرنسا نفسها بمصر.

وهذا يعنى أن تقوم سياسة فرنسا على استرضاء انجلترا وروسيا وأن تشترك معهما فى اقتسام أملاك الإمبراطورية العثمانية فى الشرق.

ومثل هذه الرسالة المؤرخة فى ٢٨ أغسطس عام ١٨٣٨، تمثل امتدادا للأطماع الفرنسية بعد أن تمكنت القوات الفرنسية من غزو الجزائر عام ١٨٣٠.

وللأطماع دائما صوت مسموع حتى لو حاول أصحابها إخفائها خلف شعارات ذات بريق.

وإذا كانت فرنسا قد فشلت فى تحقيق أهدافها من غزو مصر عسكريا، وفى تحقيق أهدافها الأخرى فى السيطرة على هذه المنطقة من العالم ،وقطع الطرق التى تربط انجلترا بمستعمراتها فيما وراء البحار، خاصة الهند فإن هذا الفشل لم يثبط همم الفرنسيين، ولم يمنعهم من معاودة التطلع لتحقيق نفس الأهداف ولكن بوسائل غير عسكرية.

وبعد تبين حقيقة أهداف ونوايا السان سيمونيين من واقع وثائقهم فإننا ندرك أن هذه الأهداف لن تتحقق إلا فى مرحلة لاحقة من غزو مصر علميا واقتصاديا واجتماعيا وبأساليب سلمية.

وقد خطط السان سيمونيون فى التغلغل السلمى بتنفيذ مشروعات متعددة. وقد راعوا فى تخطيطهم الاعتماد على الفرنسيين الذين يعملون فى خدمة الحكومة المصرية سواء فى ميادين العلم أو الصناعة أو الجيش أو غيرها .بجانب الاعتماد على مجموعة من الشبان المصريين الذين درسوا فى فرنسا واعجبوا بما تمثله من نمو وحضارة وثقافة وقيم.

وكانت هناك مجموعة أخرى غير طلبة البعثات التى سافرت إلى فرنسا، وهم من بين الذين درسوا فى مصر على أيدى الفرنسيين ولم يخفوا إعجابهم بفرنسا ورجالها. بالإضافة إلى العناصر التى سبق لها أن تعاونت مع الحملة الفرنسية.

وكان السان سيمونيون يريدون أن يتخذوا من مصر قاعدة للتغلغل الفرنسى فى العالم الإسلامى تحت ستار نشر الحضارة.

ويمكن القول أن رحلة السان سيمونيين عام ١٨٣٣ لا تختلف عن حملة نابليون بونابرت عام ١٧٩٨ من ناحية الأهداف وإن اختلفت بالنسبة للوسائل.

وكـان الأب انفـانتـان يدرك تماما أن الحكومـة الفرنسيـة ترحب برحيل السان سيمونيين إلى مصر على أساس أن رحلتهم ستحقق مكاسب قومية وسياسية واقتصادية لفرنسا فى الشرق.

فضلا عن أن الحكومة الفرنسية ستتخلص من عنصر غير مرغوب فى بقائه فى فرنسا، فقد كانت حكومة لويس فيليب تنظر شذرا إلى نشاط السان سيمونيين، إذ كانوا يعلنون أن نظام الحكم الجمهورى هو أفضل نظم الحكم فى المجتمع الصناعى الذى نادوا بقيامه.

كما كانوا يتطلعون إلى الحكم، وكان الأب أنفانتان يتساءل عما إذا كان الوقت قد حان كى ينتقل ليقيم فى قصر التويلرى بدلا من الملك لويس فيليب. وكانوا قد أعلنوا آن الأوان قد آن كى يتخلى الملك لهم عن مكانه بحجة أنهم أكثر منه مقدرة على تولى زمام الحكم.

واعتبرت الحكومة الفرنسية السان سيمونيين عنصرا من عناصر الفتنة والاضطراب، وقدمت زعماءهم فى أغسطس عام ١٨٣٢ للمحاكمة بتهمة القيام بأعمال مضرة بالنظام الاجتماعى القائم. وصدر الحكم فى ٣٠ أغسطس عام ١٨٣٢ أى فى نفس الشهر الذى قدموا فيه للمحاكمة بما يشير أو يكشف عن حقيقة نوايا السلطة تجاههم. وتضمن الحكم السجن سنة لزعمائهم ومنهم الأب أنفانتان وتغريم كل منهم غرامة تراوحت بين مائة فرنك وخمسين فرنكا. كما نص الحكم على حل الجماعة ومصادرة مطبوعاتها .وبعد أن أمضى المحكوم عليهم مدة العقوبة لاحقتهم السلطات الفرنسية ووالت اضطهادهم فاستقر رأيهم على الرحيل من فرنسا، ووقع اختيارهم على مصر .

وكان من مظاهر ترحيب الحكومة الفرنسية برحيلهم أنها كانت تشجع أصحاب السفن على نقلهم، وأبدت استعدادها لدفع نفقات سفرهم إذ عجزوا عن سدادها. واختار السان سيمونيون زيا موحدا خاصا بهم ليرتدونه، ويتكون الزى من ثلاثة ألوان هى الأبيض والأحمر والأزرق .

ووصلت الطلائع الأولى من السان سيمونيين إلى الإسكندرية فى أواخر إبريل عام ١٨٣٣ . وتتابع وصول باقى الأفواج .

ويهمنا هنا الفوج الثانى، وكان من بين أعضائه البارزين بارو. وقد مر هذا الفوج على الآستانة عاصمة الإمبراطورية العثمانية فى ١٥ أبريل عام ١٨٣٣ فى محاولة للتعرف على رأى الحكومة العثمانية فى مشروع القناة.

واستاءت السلطات العثمانية من تصرفات السان سيمونيين إذ كانوا يسيرون زرافات فى الشوارع المزدحمة بزيهم المميز، مرددين أناشيدهم. وأدركت السلطات العثمانية أن مذهبهم وآرائهم يتعارض وقوانين البلاد ونظامها الاجتماعى، فأمرت بإبعادهم عن العاصمة، فسافروا إلى أزمير ومنها إلى الإسكندرية حيث بلغوها يوم ٢٤ مايو عام ١٨٣٣ .

أما الأب أنفانتان رئيس الجماعة فقد وصل إلى الإسكندرية يوم ٢٣ اكتوبر من نفس العام ومعه أقطاب السان سيمونيين ومنهم فورنيل ولامبير وأوليفية واوار .

وراودت الآمال رئيس الجماعة فى أن يكون السان سيمونيون الموجودون بمصر نواة لجالية اشتراكية كبيرة العدد تنمو بالتدريج .

ورأى أن استقدام متخصصين فى الهندسة والزراعة والطب والطرق والكبارى والتربية والتعليم والفنون باستمرار، سيساعد على نمو هذه الجالية بالتدريج. ومثل هذه الجالية ستتاح لها أفضل الظروف لتطبيق برامجها ومناهجها لتحيا وفق عقيدتها الاشتراكية .

ولو أنها فعلت ذلك، ودعمته بنجاح مشروع شق قناة السويس، فسيزداد نفوذها فى مصر وفرنسا، وقد تستقطب أنصارا من المصريين ينهجون نهجها .

ومادام باب الأحلام لا يوصد فى وجه الحالمين فلنا أن نتوقع، أن الأب أنفانتان الذى أخرج هو ومجموعته من فرنسا بعد انتهاء فترة العقوبة المحكوم عليهم بها، قد تعلق بالأمل فى أن يساعده النجاح فى مصر على استعادة مكانته ونفوذه فى فرنسا، بل يمكن أن يقوده هذا النجاح إلى كراسى السلطة فى باريس .

ولما كان هدف السان سيمونيون، دراسة مشروع قناة السويس، فقد ذهب وفد منهم إلى مدينة السويس فى أكتوبر ١٨٣٣ ونشط أعضاء الوفد فى جمع معلومات عن طبيعة الأرض وعمق الماء فى الميناء وعدد السفن التى تفد إليه من الهند .

وبعد أن قاموا بمهمتهم عادوا إلى القاهرة ثم قامت بعثة ثانية بزيارة السويس فى شهر نوفمبر من نفس العام وتتبعت البعثة آثار الترعة القديمة التى كانت تصل النيل بالبحر الأحمر.

وكانت هذه الأعمال استعدادا للرحلة التى كان رئيس الجماعة يزمع القيام بها بنفسه إلى منطقة البرزخ.

وبتوصية من سليمان باشا الفرنساوى، وهو الكولونيل سيف الذى قام بتنظيم الجيش المصرى فى عهد محمد على واعتنق الإسلام ،وأسمى نفسه سليمان، إلى رجال الإدارة فى المناطق التى كان مقررا زيارتها، بدأ الأب انفانتان زيارته للمدينة.

ويبدو أن الأب انفانتان قد أراد لرحلته أن تحقق أكبر قدر من النجاح لذا استعان بخطابات التوصية التى كتبها له سليمان باشا. وبعد أن حصل على هذه الخطابات قام برحلته خلال شهرى يناير وفبراير عام ١٨٣٤ . واصطحب رئيس الجماعة جمعا من اتباعه.

وللوصول إلى مدينة السويس ،اختار الأب انفانتان وصحبه الإبحار فى فرع دمياط، وزاروا زفتى والمنصورة ،واتجهوا إلى قلب البرزخ.

وساروا متتبعين آثار الترعة القديمة حتى بلغوا البحيرات المرة .وقاموا خلال هذه الرحلة ببعض الأعمال الفنية الهندسية المتصلة بالمشروع، فأجروا بعض المقاييس ووضعوا الخطوط الرئيسية لمشروع القناة. وبينما كان الأب انفانتان وبعض أتباعه يقومون برحلتهم الدراسية فى منطقة برزخ السويس، كان ميمو قنصل فرنسا العام يصحبه فورنيل من السان سيمونيين يقابلان محمد على مساء يوم ١٣ يناير١٨٣٤ . واستمرت المقابلة ما يقرب من ساعتين، حاول فورنيل خلالها إقناع محمد على بفائدة مشروع القناة لمصر بالذات على أساس أن القناة ستكون محايدة أى بعيدة عن سيطرة أية دولة.

وتعددت المقابلات بعد ذلك بين فورنيل ومحمد على للحديث حول وعن مشروع القناة. وقال فورنيل لمحمد على، إنه بعد شق القناة سوف يعهد إلى محمد على بصيانتها نظير تحصيل رسوم على السفن. وكان ذلك يعنى إضافة ذات شأن لموارد مصر المالية.

ولم تتوقف جهود السيمونيين على لقاء القنصل العام وفورنيل لمحمد على فى محاولة لإقناعه بمشروع القناة، بل قدم ميمو القنصل العام مذكرة إلى محمد على يوم ٢٤ يناير عام ١٩٣٤ بهذا الشأن. وأتى تقديم المذكرة إلى محمد على بعد لقائهما الأول بـ ١١ يوما، بما يشير إلى سرعة إيقاع وحركة السيمونيين. وهذه المذكرة أعدها فورنيل بالاشتراك مع زميله لامبير فى ١٧ يناير باللغة الفرنسية، ثم ترجمت إلى اللغة التركية. وفى المذكرة ألح واضعاها على الحكومة المصرية من أجل البدء بمشروع القناة قبل أى مشروع آخر.

وكان أمام الحكومة المصرية فى هذا الوقت بالذات ثلاثة مشروعات، ولكل مشروع أنصاره الذين يضغطون على الحكومة لتنفيذه قبل غيره.

أول هذه المشروعات مد خط حديدى من القاهرة إلى السويس عبر الطريق الصحراوى على أن يمد مستقبلا إلى الإسكندرية، وكانت انجلترا من وراء هذا المشروع.

وكان هناك مهندس إنجليزى يعمل فى خدمة الحكومة المصرية يسمى جالوى بك يواصل تزيين هذا المشروع أمام محمد على.

أما المشروع الثانى، فهو شق قناة السويس، وتؤيده فرنسا.

وكان المشروع الثالث، بناء القناطر الخيرية المقدم من لينان دى بلفون.

وكان كل ما يفكر فيه محمد على هو اختيار واحدا منها لتنفيذه.

ومحمد على الذى وصل إلى قمة السلطة فى مصر فى أعقاب فترة سادتها الفوضى والتدخلات الأجنبية الفرنسية والإنجليزية، بخلاف الوجود العثمانى والسيطرة المملوكية، لم يكن ليتخذ قرارا يفتح الباب أمام تدخلات أخرى.

ولقد عاش محمد على فترة التناحر بين القوى المختلفة على أرض مصر، وبخبرته وفطنته تعلم الدرس، وأصبح أكثر حذرا فى التعامل مع القوى الأجنبية، وكل مشروع من المشاريع الثلاثة، تدعمه قوة أجنبية وتحبذه وتدعو له مجموعات قوية ذات نفوذ.

فمشروع خط السكك الحديدية بين القاهرة والسويس تدعمه وتحبذه انجلترا، ومشروع قناة السويس تقف فرنسا من خلفه، ويدعو له الأب أنفانتان وسائر السان سيمونيين.

أما المشروع الثالث الخاص ببناء القناطر الخيرية، فقد تقدم به لينال دى بلفون، ولم يكن هناك من يدعو له غيره.

وكان محمد على فى قرارة نفسه يميل إلى هذا المشروع، حتى يستطيع التوسع فى الزراعات الصيفية، خاصة القطن.

وهناك عامل آخر لتفضيل مشروع القناطر الخيرية ألا وهو، عدم وجود قوة دولية كبرى تدعمه وتدعو له.

وتعرض محمد على لضغوط كثيرة وهائلة نتيجة للتنافس الدولى على إنشاء وتنظيم طريق للمواصلات العالمية عبر الأراضى المصرية .مثل هذه الضغوط المرتبطة بمصالح دولية تشكل عبئا هائلا على المسئول، الذى يتخذ القرار، فلو اتخذ قرارا باختيار الطريق البرى سيرضى إنجلترا ويغضب فرنسا.

والعكس، فلو اختار الطريق البحرى ووافق على شق قناة السويس، سيرضى فرنسا، ويغضب إنجلترا، ولكلا الدولتين أنصار بالآستانة، ولكى يتفادى الحرج، وغضب كل من فرنسا وإنجلترا إذا هو أقر من تلقاء نفسه مشروع القناطر الخيرية الذى يميل إليه، قرر أنه يعرض المشروعات الثلاثة على المجلس العالى لتقرير أى من هذه المشروعات أكثر نفعا للبلاد، وأجدر بالبدء بتنفيذه، وعقد المجلس العالى عدة جلسات أيام: ٢٨، ٢٩، ٣٠ يناير ١٨٣٤، وانتهى إلى وجوب البدء بمشروع القناطر الخيرية.

وكان القرار صدمة للسان سيمونيين، خاصة لفورنيل، الذى أعد المذكرة التى رفعت لمحمد على، ومع هذا فقد عكف فى اليوم التالى لصدور القرار على وضع مذكرة جديدة عن مشروع القناطر الخيرية، وقال فورنيل فى المذكرة إن مشروع القناطر تعوزه دراسات تمهيدية لا غنى عنها.

ولم يكتف فورنيل قطب السان سيمونيين بالقول فى تقريره بضرورة إجراء دراسات تمهيدية لمشروع القناطر الخيرية، وإن هذه الدراسات لا غنى عنها، بل قال أيضا: إنه من الخطر البدء فى تنفيذ هذا المشروع قبل استكمال هذه الدراسات التى عدد أنواعها.

وأحال محمد على هذه المذكرة إلى المجلس العالى الذى نظرها فى جلسة عقدها يوم ٣ فبراير.

وأيد المجلس قراره السابق، بتفضيل مشروع القناطر الخيرية.

ولو راجعنا التواريخ لتبين لنا، مدى اللهفة على الإسراع فى الإختيار بين المشروعات الثلاثة.

ففى يوم ١٣ يناير استقبل محمد على قنصل فرنسا وبصحبته فورنيل. ويوم ٧ يناير كتب فورنيل ولامبير المذكرة الخاصة بمشروع قناة السويس، ثم تمت ترجمة المذكرة إلى اللغة التركية، وبعد ذلك بأسبوع أى فى ٢٤ يناير قدم القنصل الفرنسى المذكرة إلى محمد على.

ولم تمض أربعة أيام حتى اجتمع المجلس العالى، واستمرت اجتماعاته أيام: ٢٨، ٢٩، ٣٠ يناير للاختيار بين المشروعات الثلاثة.

كان الإيقاع سريعا ومتلاحقا، وحتى بعد اختيار المجلس العالى لمشروع القناطر الخيرية، ألقى فورنيل بآخر سهم فى جعبته للتشكيل فى مشروع القناطر، وتمثل السهم فى تقرير المدة وبسرعة أيضا تتفق مع تلاحق الأحداث، إذ أرسله إلى محمد على قبل يوم ٣ فبراير، أى قبل الجلسة التى عقدها المجلس العالى يوم ٣ فبراير للنظر فى التقرير بعد أن أحاله محمد إليه.

وعندما أيد المجلس قراره السابق بتفضيل مشروع القناطر غادر فورنيل مصر مغيظا حانقا يوم ٢٩ مارس ١٨٣٤.

وبقى الأب أنفانتان - رئيس جماعة السان سيمونيين - وعدد كبير من أتباعه فى مصر، حيث أدخلتهم الحكومة المصرية فى خدمتها.

وانتظم الأطباء والمهندسون والمدرسون حسب تخصصاتهم فى العمل فى الأماكن والإدارات الملائمة لهذه التخصصات. وظل السان سيمونيون على اقتناعهم بأن مشروع القناطر الخيرية مشروعا يتسم بالأنانية. أما لماذا يتسم بالإنانية؟ فلأنه مشروع مصرى لا يفيد إلا مصر وحدها، بينما مشروع القناة إنجاز عالمى يعود بالنفع على الإنسانية، ويؤدى إلى تماسك أقطار العالم وترابطها. ومع هذا فقد وضع الأب انفانتان نفسه وأتباعه تحت تصرف محمد على باشا للإسهام بجهودهم فى مشروع القناطر الخيرية.

وقد بدأ العمل رسميا فى إقامة القناطر يوم ١٢ مايو عام ١٨٣٤ . واعتقد السان سيمونيون أن مشاركتهم فى تنفيذ هذا المشروع الكبير، هى الطريق الوحيد لتحقيق هدفهم الرئيسى، ألا وهو حفر قناة السويس. والمشاركة وحدها فى نظرهم لم تكن تكفى، بل المطلوب إثبات مقدرتهم لينالوا رضاء الباشا، وليحظوا بمكانة تسمح لهم بالاقتراب منه أكثر لإقناعه بمشروعهم أو بحلمهم الكبير.

وفى البداية حاولوا أن يكونوا كما أرادوا، إلا أن الظروف كانت لهم بالمرصاد.

وتوالى حضور السان سيمونيون إلى مصر للانضمام إلى المجموعات التى سبقتهم وانتظمت فى العمل بخدمة الحكومة المصرية وبمشروع القناطر الخيرية.

واختارت المجموعات الجديدة العمل فى مشروع القناطر مع الأب انفانتان واستوعب المشروع جهودهم.

ولأسباب متعددة لم يستطع السان سيمونيون احترام تقاليد مصر وعاداتها، المستمدة من دينها وتراثها الروحى، ولم يدركوا الفروق بين مجتمع محافظ كمصر، ومجتمعهم العلمانى المتحرر فى فرنسا.

وعاش السان سيمونيون حياة مبتذلة ملؤها المجون والخلاعة والفسق. واستمرت حياتهم الاجتماعية المتحررة إلى أبعد حدود التحرر.

وقد أدت حياة المجون التى انغمس فيها السان سيمونيون إلى الإساءة إليهم وإلى صورتهم فى مصر المحافظة ذات التقاليد والأعراف المستقرة، وكان السان سيمونيون قد اصطحبوا معهم إلى مصر عددا من الفتيات والسيدات المؤمنات بمبادئهم وأفكارهم الاشتراكية المتطلعات إلى سيادة هذه العقائد.

وفى مصر المغلقة اجتماعيا أمام هؤلاء الفرنجة، اضطر هؤلاء إلى صنع مجتمعهم الخاص. واتسمت حياة هذا المجتمع بالمجون. حيث كان الجميع من الجنسين يقضون الليل فى غناء ورقص وصخب وإباحية.

هذه الحياة أثارت اشمئزاز أفراد الجالية الفرنسية فى مصر التى كانت تعمل على احترام تقاليد المصريين. ولم يكن من المعقول أن ينجح قوم هذا سلوكهم فى كسب ثقة حاكم شرقى، وإلى الحد الذى يمكنها من تنفيذ مشروع القناة.

وإذا كان محمد على قد عهد إليهم بإدارة بعض الموسسات مثل المهندس لامبير والطبيب بيرون وغيرهما، فلأن هؤلاء قد قطعوا صلاتهم بالسان سيمونيين ونبذوا آرائهم، وأصبحوا مجرد فرنسيين عاديين فى خدمة الحكومة المصرية.

وبسبب انتشار الطاعون فى مصر عام ١٨٣٥ توقفت جهود السان سيمونيين بعد أن تشتت شملهم، فالبعض اتجه إلى الصعيد هربا من الوباء، وسافر بعض اخر إلى فرنسا، ولقى بعض آخر حتفه. واعتبارا من يناير ١٨٣٦ بدأ السان سيمونيون يغادرون مصر فى مجموعات إلى فرنسا.

وقد أدى انتشار الطاعون إلى طى صفحة السان سيمونيين فى مصر، بعد أقل من ثلاث سنوات.

وابتداء من يناير عام ١٨٣٦ أخذوا فى الرحيل إلى فرنسا فى مجموعات، وفى أواخر العام سافر الأب انفانتان حيث وصل مرسيليا يوم ٧ يناير ١٨٣٧. وبقى فى مصر بعض أتباع الأب انفانتان ليواصلوا أداء دورهم فى خدمة الحكومة المصرية، ولقلة عددهم، وإختفاء الأسماء الكبيرة بينهم، لم يكن لهم نفس التأثير السابق.

وبانطواء صفحة السان سيمونيين فى مصر لا يبقى أمامنا سوى أن نشيد بإسهامتهم فى مشروعات محمد على، وبالمزايا التى كانوا يتحلون بها، كالعلم الواسع العميق، والإقبال على العمل، وتحمل المسئوليات بكفاءة واقتدار. وإذا كان هدفهم المعلن، أو أهدافهم غير المعلنة، لم تتحقق أو لم يتحقق أيامنها، إلا أنهم أفادوا مصر، وأفادوا محمد على بوجودهم وحيويتهم وقدراتهم ولقاءاتهم العلمية والتنظيمية.

وكانت سنوات وجودهم فى مصر سنوات نمو وازدهار. وقد رحلوا عن مصر قبل أن تتجمع سحابات المؤامرة الأوروبية المحبوكة لتطفىء شمعة الأمل فى مصر.

أما نقاط الضعف فى الصفحة المصرية للسان سيمونيين فمنها أنهم لم يجهدوا أنفسهم ليضعوا مشروعا محددا للقناة التى تصل البحرين المتوسط والأحمر. فقد اكتفوا بالدراسات السابقة، وتركوا وضع المشروع النهائى للقناة إلى حين حضورهم إلى مصر، وإتمام بحوثهم على الطبيعة.

وعندما بدأوا بحوثهم وأعدوا مذكرتهم ووجهوا برفض محمد على للمشروع، رغم كل الأسانيد والمزايا التى طرحوها، لم يصروا أو يعاودوا المحاولة. ولأنهم لم يفقدوا

الأمل فى تنفيذ مشروعهم، وضعوا أنفسهم فى خدمة الحكومة المصرية، وعرضوا على محمد على المساهمة فى تنفيذ مشروع القناطر الخيرية الذى أقره المجلس العالى. إلا أن خروجهم بسبب الطاعون عامى ١٨٣٥ ، ١٨٣٦ أنهى حلمهم.

ولقد أبدى السان سيمونيون مهارة سياسية خلال فترة التحضير لمشروع القناة، ومن ذلك زيارة بارو للآستانة لكى يستشف رأى الباب العالى حول القناة المقترحة .وأجرى الدكتور بايلى صديق السان سيمونيين اتصالات بالسفير البريطانى بالآستانة لمعرفة موقف انجلترا من المشروع، وبناء على هذه الاتصالات أدخلوا تعديلات مهمة على مشروعهم.

وكان السان سيمونيون يريدون لمشروع القناة أن يكون فرنسيا من الألف إلى الياء، إلا أن معارضة انجلترا للمشروع أوحت لهم بإدخال تعديلات جوهرية عليه. ومن أهم هذه التعديلات ما صرحوا به، من أن الدول الكبرى يمكن أن تعمل مجتمعة فى تنفيذ المشروع، أى أنهم فضلوا العمل الجماعى الدولى على إنفراد فرنسا بتنفيذ المشروع.

واقترحوا أن تعقد الدول الكبرى مؤتمرا تقرر فيه حيدة القناة، ولم تبتلع انجلترا أو باقى الدول الكبرى وقتذاك هذا الطعم، وقبل أن يبدأ السان سيمونيون اتصالاتهم بكل من السلطان العثمانى والسلطات البريطانية، كان البريطانيون قد انتهوا إلى ضرورة تطوير الطريق البرى عبر مصر. ففى عام ١٨٢٥ تكونت «شركة تشجيع الملاحة البخارية بين بريطانيا العظمى والهند». بعدها تكونت شركات ملاحية أخرى وانتظمت الخطوط الملاحية بين السويس والهند، وبين بريطانيا والإسكندرية.

وقبل أن يخرج السان سيمونيون من مصر احتلت انجلترا جزيرة سوقطرة التى تتحكم فى المدخل الجنوبى للبحر الأحمر، وبعد خروجهم احتلت ميناء عدن عام ١٨٣٩ ، وفى عام ١٨٤٧ استولت على جزيرة بريم، وبذلك بسطت سيطرتها على المنافذ الجنوبية للبحر الأحمر، بما يدعم مشروعها البرى.

ومن السان سيمونيين الذين بقوا فى مصر لامبير الذى عين ناظرا لمدرسة المهندسخانة، وبيرون الذى شغل منصب ناظر مدرسة الطب البشرى، ابتداء من عام ١٨٤١ ، وفى عام ١٨٤٥ أنعم عليه برتبة القائمقام، وظل فى منصبه حتى عام ١٨٤٦ حيث عاد إلى فرنسا.

وكانت فرنسا قبل وصول السان سيمونيين إلى مصر عام ١٨٣٣، وبعد رحيلهم عام ١٨٣٦ تناصر فكرة شق قناة تصل البحرين الأحمر والمتوسط لتربط أوروبا بالشرق الأقصى.

ولم تتوقف الضغوط الفرنسية على محمد على للموافقة على مشروع القناة. وبالمثل ظل محمد على هدفا لضغط شديد من انجلترا ابتغاء تنظيم طريق للمواصلات العالمية عبر الأراضى المصرية.

واتسمت سياسة محمد على إزاء المشروعين الفرنسى والإنجليزى بالحذر الشديد.

وبعد رحيل السان سيمونيين عن مصر، استمر حاكم مصر ملتزما بالخطوط الرئيسية لسياسته لا يحيد عنها.

وراعى محمد على تشجيع البحوث الخاصة بمشروع القناة، وفى نفس الوقت ظل متحفظا تجاه تنفيذ المشروعين، حتى لا ينساق لرغبة إحدى الدولتين على حساب الأخرى، وحتى لا تصبح مصر معبرا فرنسيا أو إنجليزيا.

وبلغ حرص محمد على وحذره تجاه المشروعين الإنجليزى والفرنسى مداه، ومن شدة هذا الحرص لم يقدم على إعادة حفر القناة التى كانت تصل النيل قديما بمدينة السويس، على الرغم من كثرة الترع التى شقت على عهده فى الدلتا بوجه خاص، والتى كان يستهدف منها بجانب أغراض الرى تيسير المواصلات المائية فى البلاد. وكانت ترعة المحمودية على رأس هذه الترع. وكان كل ما عمله بالنسبة للطريق البرى، النهوض بمستوى الخدمة فيه نهوضا جزئيا.

أما بالنسبة للقناة فقد وضع شروطا لتنفيذ مشروعها، واشترط موافقة الدول الكبرى على هذه الشروط، وكان يعلم يقينا أنه فى حكم الاستحالة أن تتلاقى مصالح الدول الأوروبية عند مشروع بهذه الضخامة، وهذه الخطورة والأهمية.

وفى إطار تشجيع محمد على للبحوث الخاصة بمشروع القناة، سمح للمهندس الفرنسى لينان دى بلفون الذى يعمل فى خدمة الحكومة المصرية، وصاحب مشروع القناطر الخيرية بإجراء أبحاث عن مشروع القناة. وزار لينان منطقة برزخ السويس لهذا الغرض عدة مرات. وأنهى المهندس الفرنسى لينان دى بلفون زياراته إلى مدينة

السويس وإلى منطقة برزخ السويس، ووضع مشروعه الأول الخاص بقناة تصل البحرين الأحمر والمتوسط.

وتضمن المشروع حفر قناة غير مباشرة بين البحرين، اعتمادا على وجود فرق بين مستوى البحرين، أى اعتمادا على نفس النتيجة التى توصلت إليها مجموعة العمل التى سبق أن شكلها نابليون بونابرت إبان الحملة الفرنسية على مصر.

وفى عام ١٨٤٠ وضع لينان مشروعا ثانيا يتضمن شق قناة مباشرة تصل البحرين.

وشهد عام ١٨٤١ تطورا جديدا بالنسبة لمشروع القناة، فقد زار مصر خلال هذا العام آشر أندرسون، الذى عين مديرا لشركة P and O الملاحية البريطانية، لبحث تدابير جديدة لتسهيل نقلالمسافرين والبريد عبر الطريق البرى.

وفى أثناء إقامته فى القاهرة تعرف بالمهندس الفرنسى لينان لشهرته العريضة التى أتاحتها له دراساته عن منطقة برزخ السويس.

وبعقلية الرجل التجارى، عقد أندرسون اتفاقا مع لينان فى فبراير عام ١٨٤١ لتكوين شركة مهمتها الإعداد لتنفيذ مشروع شق قناة مباشرة بين السويس على البحر الأحمر والفرما على البحر المتوسط.

وتضمنت نصوص الاتفاق الذى عقده أندرسون الإنجليزى مع لينان الفرنسى، استقالة لينان من خدمة الحكومة المصرية بعد تأسيس الشركة ليتفرغ للعمل بها.

وفى عام ١٨٤٣ نشر أندرسون فى لندن مذكرة عنوانها «ملاحظات عن إمكان وفائدة إيجاد اتصال بين البحر الأحمر والبحر المتوسط بواسطة قناة عبر برزخ السويس».

ولم يقدر لهذه الاتفاقية أن توضع موضع التنفيذ لأسباب عديدة من أهمها معارضة الحكومة الإنجليزية لمشروع القناة من حيث المبدأ.

ورفض إنجلترا للمشروع استمرار للسياسة الإنجليزية المؤيدة لمشروع الطريق البرى، واستمرار للتنافس بين الدولتين، إنجلترا وفرنسا.

وقد ازدادت حدة التنافس عام ١٨٤٤، وتحول إلى تنافس سافر، وسباق على النفوذ.

وعندما أراد التجار الفرنسيون إنشاء خط ملاحى جديد منظم بين مارسيليا

والإسكندرية لمنافسة الخط الملاحي البريطانيي الذى يسير بين الموانيء الإنجليزية والإسكندرية، مرورا بمالطة لم يجد المشروع معارضة من محمد على. فقد رأى أن إنشاء مثل هذا الخط الملاحي سيجعله أقل اعتماد على سفن شركة P and O فى عمليات الاستيراد والتصدير.

ولما بلغت أنباء الخط الملاحي الفرنسي الجديد لندن، سارعت إلى تقديم عروض مالية للحكومة المصرية لتمويل خط حديدى يمتد من الإسكندرية إلى القاهرة فالسويس. ووافق محمد على مبدئيا على المشروع، ثم عاد وصرف النظر عنه، بسبب الضغوط الفرنسية التى لا هوادة فيها.

وأعطى ازدياد حدة التنافس بين انجلترا وفرنسا محمد على القدرة على المناورة ورفض الاستجابة لأى من المشروعين الإنجليزى والفرنسى.

ففى الوقت الذى استند فيه إلى فرنسا لمعارضته مد الخط الحديدى من القاهرة إلى السويس، أو من الإسكندرية إلى القاهرة، فقد استند إلى إنجلترا لمعارضة مشروع إنشاء قناة السويس.

وكلا المشروعين من المشاريع الدولية التى تخدم أهداف دولة أو مجموعة من الدول وتتعارض مع مصالح دول أخرى، لذا كان الرفض المصرى هو أفضل الحلول خلال تلك المرحلة، ولم يكن من المنطق فى شيء أن تظل النتيجة الخاطئة التى انتهت إليها دراسة علماء الحملة الفرنسية عن اختلاف مستوى الماء فى كل من البحرين الأحمر والمتوسط مسيطرة على أذهان كل من يفكر فى إقامة قناة مباشرة تصل بين البحرين.

وإذا كانت بعثات علمية كثيرة قد سلمت بالنتيجة التى توصلت إليها البعثة العلمية للحملة الفرنسية، وإذا كانت بعثات أخرى قد تقاعست عن إجراء دراسات لتصحيح هذا الخطأ، فإنه لم يكن متصورا أن يستمر ذلك الوضع طويلا.

وجاء التصحيح على يد بعثة إنجليزية برئاسة ضابط المدفعية تشزنى، التى وصلت إلى المنطقة عام ١٨٣٠، واستمرت فى إجراء دراسات حتى عام ١٨٣٢.

وعلى ضوء النتيجة الجديدة، افتتح الطريق أمام مشروع إنشاء قناة مباشرة تربط بين البحرين، ولم يعد هناك من يفكر فى مشروع القناة غير المباشرة، مثلما كان الأمر منذ عصر الفراعنة، حتى عصر الدولة العباسية.

لكن المدهش أن هذه النتيجة المبكرة لم تستوقف أحد لمجرد أن من توصل إليها ضابط مدفعية وليس عالما متخصصا فى البحار أو حتى مهندسا له علاقة بدراسات المياه.

وقد أجرت البعثة الإنجليزية دراسات حول منطقة برزخ السويس بعد زيارتها، وانتهت الدراسة إلى عدم وجود اختلاف يذكر بين مستوى البحرين المتوسط والأحمر، وبناء على هذه النتيجة، قال تشزنى، بإمكان حفر قناة مستقيمة ومباشرة بين السويس والفرما.

وكانت المرة الأولى التى تتوصل فيها بعثة إلى هذه النتيجة، وكان الفضل فى ذلك لضابط المدفعية تشزنى. وبهذه النتيجة التى تتناقض مع النتيجة التى توصلت إليها بعثة الحملة الفرنسية، أصبح على كل من يفكر فى حفر قناة السويس أن يضع فى اعتباره هذه النتيجة التى تتفق والواقع.

ولهذه البعثة والنتيجة التى توصلت إليها حكاية تستحق أن تروى.

فمن أجل المفاضلة بين أى الطريقين البريين أفضل لاختياره ليصبح الطريق البرى الذى يصل إنجلترا بالهند، ومستعمراتها الأخرى فيما وراء البحار، تقرر إيفاد بعثة تشزنى إلى المنطقة. وكان على البعثة أن تختار بين طريق مصر والبحر والأحمر، وطريق العراق والخليج العربى. ولتحقيق هذا الهدف زارت البعثة المنطقة وظلت بها طوال الفترة من عام ١٨٣٠ حتى عام ١٨٣٢.

وأقامت بعثة تشزنى فى منطقة الشرق الأوسط طوال الفترة، وزارت مصر والشام والعراق وفارس، كما زارت منطقة برزخ السويس. وتضمن التقرير الذى أعدته للمفاضلة بين الطريقين ورفعته إلى السفير البريطانى فى الآستانة، أن صعوبات الملاحة فى نهر الفرات لا تسمح باستخدام البواخر فيه.

ومثل هذه النتيجة تعنى الاتجاه لتفضيل طريق مصر والبحر الأحمر. إلا أن هذه النتيجة التى انتهى إليها تقرير تشيزنى لا تطاول النتيجة التى توصل إليها بعد زيارته إلى منطقة برزخ السويس، ألا وهى أنه لا يوجد اختلاف يذكر بين مستوى البحرين المتوسط والأحمر.

هذه النتيجة الهامة والخطيرة والضرورية لمشروع حفر قناة السويس، لم تتوقف أمامها السلطات الإنجليزية.

والسؤال: لماذا؟ لمجرد أن تشزني ضابط من ضباط المدفعية وليس من المتخصصين في الأعمال المائية .وهكذا ضاع التقرير وضاعت النتيجة التي توصل إليها تشزني، لمجرد أنه ضابط مدفعية.

وبعد أن قدم تشزني ضابط المدفعية ورئيس البعثة الموفدة إلى الشرق للمفاضلة بين طريق مصر والبحر الأحمر وطريق العراق والخليج العربي تقريره، تشككت السلطات الإنجليزية في النتائج التي توصل إليها .ولم يخف المسئولون الإنجليز أن سبب تشككهم في النتائج يرجع إلى أن تشزني مجرد ضابط مدفعية ولم يكن خبيرا في الأعمال المائية .وعرضت القضية على مجلس العموم البريطاني، فقرر تشكيل لجنة من أعضائه يوم ٩ يناير ١٨٣٤ للمفاضلة بين طريقي مصر والفرات .

واستمعت اللجنة إلى خبراء المواصلات في الشرق الأدنى، واستعرضت الأحوال السياسية والاقتصادية والاجتماعية في تلك المنطقة، وانتهت إلى التوصية باستخدام الطريقين عبر مصر والعراق في آن واحد نظرا لأن الرياح الموسمية تعرقل سير الملاحة في البحر الأحمر من يوليو إلى سبتمبر. وخلال نفس هذه الفترة يكون فيها مستوى الماء في نهر الفرات ملائما لسير البواخر . كما أوصت اللجنة بمد خطوط الملاحة البحرية من بريطانيا إلى موانيء مصر والشام .

٤-محاولة نمساوية

تلقى مترنيخ رئيس وزرا النمسا نسخة من المذكرة التي وضعها لينان دي بلفون المهندس الفرنسي عن مشروع حفر قناة مباشرة بين البحرين. وكان لوران قنصل النمسا العام في مصر قد بعث إليه بهذه المذكرة يوم ٢٤ ديسمبر ١٨٤٢ . وأثارت المذكرة اهتمام مترنيخ حيث كان يولي مشروع قناة السويس عناية خاصة. وقد كتب رئيس وزراء النمسا في رسالة له بتاريخ ٢ إبريل عام ١٨٣٤ جاء فيها، «إنني اعتبر القناة حادثا عالميا ذا أهمية من الطراز الأول. وإني أضعها بين الأحداث التي تعتبر من معالم عهد من عهود الرقي الذي تبلغه الانسانية . وإني على يقين أن القناة

ستهيء للنمسا مستقبلا مشرقا. وكلما ازددت إدراكا لأهمية القناة ازددت شعورا بواجبي في أن أكرس لها اهتمامي الزائد ».

وقد طغى الاهتمام بمشروع القناة على الدوائر العليا في فيينا، واعتقدت أن القناة المقترحة سوف تجذب شطرا كبيرا من التجارة الشرقية إلى موانى النمسا.

وعكفت الأجهزة المختصة في الإمبراطورية النمساوية على إجراء دراسات إحصائية عن المنتجات النمساوية التي يمكن تسويقها في بلاد الشرق مع البضائع الشرقية.

وهذا الاهتمام الذي أبدته الدوائر العليا في النمسا انعكس بطبيعة الحال على لوران القنصل العام في مصر، فكان يبذل مساعيه دون هوادة لدى محمد علي لإقناعه بتنفيذ المشروع. وكان يختلف مع محمد علي في هذا الصدد، فبينما كان الوالي يفضل مشروع القناطر الخيرية على مشروع القناة ومشروع الخط الحديدي من الإسكندرية إلى القاهرة فالسويس، كان القنصل يرى وجوب البدء بتنفيذ مشروع القناة، وإذا أصبحت القناة حقيقة ماثلة تستخدمها السفن في رحلاتها إلى الشرق وفي عودتها إلى اوروبا، شرعت الحكومة المصرية في بناء القناطر الخيرية معتمدة على إيرادات القناة في تمويل هذا المشروع الحيوي لشئون الري في مصر.

وكان قنصلا فرنسا وبروسيا يشاطران زميلهما قنصل النمسا في هذا الرأي، وذهبا إلى حد إبلاغ محمد علي في يناير عام ١٨٤٣ أنه في الاستطاعة حفر القناة بدون تعاونه. وقد غضب محمد علي من هذا التصريح وعلق عليه بقوله، إن القناة سوف تعود بفوائد جمة على جميع شعوب العالم، ولكن ماذا عن مصر؟

وواصل محمد علي قائلا ردا على تساؤله، إن مصر لن تستفيد من القناة بنفس القدر الذي سيستفيده العالم أما مشروع القناطر الخيرية فعائداته ستعود على مصر وحدها، وواجبه كوال على مصر يحتم عليه البدء ببناء القناطر الخيرية.

ولم يتحول غضب محمد علي من تصريح القناصل الثلاثة إلى شرار ولهب، بل طرح وجهة نظره، والتي خلص فيها إلى أن مصر هي التي يتحتم عليه أن يرعى مصالحها.

وعـام ١٨٤٣ هو العام الثالث بعد فرض معاهدة لندن عام ١٨٤٠ على مصر، والتى بمقتضاها أصبح محمد على حاكما لمصر فقط، يتوارثها أبناءه من بعده وهذه المعاهدة وضعت نهاية لطموح محمد على فى بسط نفوذه على مناطق الشام وغيرها، وفى منازعة الإمبراطورية العثمانية سلطاتها وحقها سواء فى مصر أو فى الدول المجاورة.

وقد فرضت المعاهدة تقليص حجم الجيش المصرى إلى عدة آلاف وإغلاق المصانع الحربية والترسانة البحرية فى كل من الإسكندرية والسويس. وعلى ضوء هذه الحقائق تبدو شجاعة محمد على فى مواجهة قناصل ثلاث دول أوروبية .

كان محمد على يخشى أن تضع بريطانيا يدها على القناة متى تم إنشاؤها حفاظا على مصالحها العديدة فيما وراء البحار، مثلما كانت روسيا تسعى للسيطرة على البوسفور والدردنيل .

وهذه الخشية هى التى ميزت محمد على عن خلفائه على عرش مصر، وهى التى حمت مصر وحفظتها من أطماع القوى العالمية.

وقد حاول قنصل النمسا العام أن يبدد مخاوف محمد على، وأوضح له أن تنفيذ مشروع القناة سيؤدى إلى دعم مركز أسرة محمد على فى مصر. وكانت تسوية ١٨٤٠ – ١٨٤١ قد جعلت حكم مصر وراثيا فى أسرة محمد على .

وأعلن لوران قنصل النمسا أن جميع الدول الأوروبية تعلق أهمية قصوى على الاحتفاظ بالقناة بمنأى عن أى نفوذ انفرادى تتمتع به دولة على حساب الدول الأخرى وأن القناة المقترحة لن تقل أهميتها عن أهمية البوسفور.

وللالتفاف حول ضغط القنصل النمساوى العام وباقى القناصل عرض محمد على الشروط التى يصر على توافرها قبل البدء فى تنفيذ المشروع .

وهذه الشروط سجلها لوران فى مذكرة مؤرخة فى ١٩ مايو ١٨٤٤، وقد أرسلها إلى مترنيخ رئيس وزراء النمسا .

وتضمنت شروط محمد على كما سجلها لوران القنصل النمساوى التالى:

* أن تقدم له الدول ضمانات بأن تكون القناة ملكا لمصر.

* أن يكون لمصر الحق فى فرض رسوم على مرور السفن فى القناة، بحيث تكفى حصيلة هذه الرسوم لتغطية نفقات إنشائها وإدارتها، ونفقات الصيانة، وكفالة مورد مالى معقول للحكومة المصرية.

واقترح محمد على أن تقوم النمسا باتصالات مع حكومات الدول الكبرى لتحقيق هذه الضمانات.

أما بالنسبة للتنفيذ والإدارة والاستغلال، فقد رفض محمد على رفضا باتا أى تدخل من الخارج. وبعد أن تسلم مترنيخ مذكرة قنصل النمسا فى مصر بدأ فى التفكير فى أفضل أسلوب للعمل لتنفيذ المشروع .

ومن بين ما توصل إليه عقد اتفاق بين الدول تسجل فيه على نفسها استعدادها لتمويل عمليات إنشاء القناة، وأن يخصص للدولة العثمانية جزء من إيراد القناة، ليكون هذا المورد باعثا لها للاهتمام بالمشروع، وأن تنال مصر أيضا نصيبها من أرباح القناة، وأن ينص الاتفاق على أن تكون القناة ملكا لمصر مع الاعتراف بسيادة الدولة لعثمانية عليها.

وكان مترنيخ رئيس وزراء النمسا يرى أن إشراك الدولة العثمانية فى مسألة القناة أمر لا غناء عنه لأنه يشجع الدول الكبرى على أن تنشئ عملا له صفة الدوام .

إلا أن مترنيخ وهو واحد من كبار الساسة فى القرن التاسع عشر فاته أن الدول الكبرى بمصالحها المتناقضة لن تتفق حول هذا المشروع. وعندما وضع محمد على شروطه التى تضمنت تقديم ضمانات من الدول كان يدرك أن اتفاقا من هذا النوع لن يتحقق، لأن تعارض المصالح بين الدول الكبرى آنذاك بل وتناقضها سيحول بينها وبين الاتفاق .

وقد أدرك محمد على بفطنته وحسن إدراكه ما فات مترنيخ السياسى الداهية اللامع على المسرح الأوروبى وأحد مهندسى السياسية الأوروبية الكبار بعد انطواء صفحة نابليون بونابرت .وفعلا صدقت توقعات محمد على، وكان تضارب مصالح الدول الكبرى حول المشروع هو الصخرة التي تحطمت عليها محاولات النمسا لإنشاء القناة. ونجحت مناورة محمد على للالتفاف من حول الضغوط الأوروبية التى قادتها النمسا.

٥-جمعية ليبزج

انتهت المحاولات النمساوية الخاصة بمشروع قناة السويس إلى الفشل إلا أن المشروع ظل يجد أنصارا جددا يدافعون عنه .

وفى عام ١٨٤٥ تكونت فى مدينة ليبزج بألمانيا جمعية عرفت باسم جمعية ليبزج . وكان من أغراضها الاستمرار فى دراسة مشروع قناة تصل البحرين الأحمر والمتوسط من جوانب معينة، منها أو من أهمها دراسة الأثر الذى سيحدثه شق القناة على التجارة الأوروبية، ودراسة إمكانيات حفر قناة تسمح بمرور السفن ذات الحمولات الكبيرة، ودراسة المصادر المالية التى يمكن الاعتماد عليها لتمويل المشروع، ومعرفة الوقت الملائم للبدء فى تنفيذه.

وأوفدت الجمعية مندوبا إلى محص لمقابلة محمد على وإقناعه بتنفيذ المشروع، وتمت المقابلة بمدينة الفيوم يوم ٣٠ يناير ١٨٤٥ . وأوضح المندوب الفوائد التى سوف تجنيها مصر وأسرة محمد على من حفر القناة .

وكان مما جاء فى حديث مندوب جمعية ليبزج أن أهمية مصر ستزداد وستكتسب مركزا سياسيا مرموقا، كما أن أوروبا ستهتم بالمحافظة على مركز أسرة محمد على فى مصر.

ورد محمد على فأشار إلى الخلاف القائم بين الدول الأوروبية حول المشروع.

وكان الحوار بين محمد على حاكم مصر ومندوب جمعية ليبزج حول مشروع قناة السويس حوارا دار مثله كثيرا بين محمد على وأطراف أوروبية أخرى .

وكانت الأطراف الأوروبية على تنوعها وتعددها تعتمد فى حوارها لإقناع محمد على بالمشروع على مجموعة من النقاط أهمها زيادة وزن مصر الدولى، وارتفاع مكانتها، والعائد الاقتصادى الذى ستستفيد منه مصر، وزيادة أهمية أسرة محمد على، وحرص الدول الأوروبية على هذه المكانة وعلى استقرار واستمرار الأسرة على عرش مصر .ثم تنتقل الأطراف الأوروبية إلى التلويح بعصا المخاوف، وما قد يجره رفض مصر للمشروع من أضرار.

وفى ردود محمد على التى استمت بالحذر والحكمة والفطنة، كان يعمد إلى الإشارة إلى الخلافات بين الدول الأوروبية حول المشروع .

وكان دائما ما يطلب اتفاق الدول الكبرى حول المشروع، قبل البدء فى تنفيذه، ثم يعود إلى الشروط التى وضعها للمضى قدما، ومنها ضمان من الدول الكبرى بملكية مصر للقناة، وحق مصر فى فرض رسوم على السفن المارة بالقناة، وحق مصر فى التنفيذ والصيانة والإدارة والإستغلال .

وإذا عدنا إلى الحوار بين محمد على ومندوب جمعية ليبزج التى تشكلت فى ألمانيا لدراسة مشروع القناة سنتبين أن المندوب، لم يخرج عن الإطار الفكرى للمنطق الأوروبى.

فقد قال المندوب: إن أهمية مصر ستزداد وستكتسب مركزا سياسيا مرموقا، وستهتم الدول الأوروبية بالمحافظة على أسرة محمد على. وقد تضمن رد محمد على الإشارة إلى الخلافات الموجودة بين الدول الأوروبية حول المشروع، وقال :إن النمسا وفرنسا تؤيدان حفر القناة بينما تعارض إنجلترا الفكرة من أساسها .

فقال المندوب إن الحكومة البريطانية لا تستطيع أن تواصل معارضتها للمشروع لأن مصالح شركة الهند لها وزنها فى دوائر لندن. أما روسيا، فإنها تتوق إلى التدخل فى شئون البحر المتوسط وإن حفر القناة يتيح لها الفرصة لهذا التدخل .

وبعد أن استمع محمد على مليا إلى الحجج التى طرحها المندوب تحبيذا لفكرة القناة رد بقوله :فلتصل الدور الكبرى إلى اتفاق ثم تطلب منى حفر القناة وإنى مستعد لتنفيذ المشروع .وإن مصر لا يعوزها الرجال وفى استطاعتى استخدام جميع أفراد الجيش .

وسجل مندوب جمعية ليبزج آراء محمد على فى تقرير رفعه إليها، وعلق عليه بأن محمد على والى مصر على حق فى تخوفه من انجلترا التى تستطيع ان تمضغ مصر فى قضمتين . واقترح أن تأخذ الحكومة النمساوية على عاتقها الاتصال بحكومات الدول الأوروبية للوصول إلى اتفاق، حتى يستطيع والى مصر البدء فى حفر القناة. ونصح بالإسراع بالتباحث مع الحكومات، حيث أن محمد على فى خريف عمره، وقد تقوم فى مصر بعد وفاته اضطرابات تؤدى إلى تأخير المشروع .

وقد وضعت جمعية ليبزج تقريرا مؤرخا ٢٥ إبريل عام ١٨٤٥، رفعته إلى مترنيخ رئيس الوزراء النمساوى، استعرضت فيه المزايا التى تعود على تجارة ألمانيا بوجه خاص من حفر القناة .

وقالت فى المذكرة بهذا الصدد إنه سيكون فى مقدور المصانع الألمانية أن تستورد المواد الخام التى تحتاج إليها من الشرق مباشرة بدلا من الاعتماد على الوسطاء الإنجليز. وستصبح المصانع الألمانية أقرب من المصانع الإنجليزية إلى أسواق الهند والصين. وخلصت جمعية ليبزج من ذلك إلى أن حفر القناة سيؤدى إلى المنافسة العادلة بين الصناعة الألمانية والصناعة الإنجليزية.

فأوضحت جمعية ليبزج فى تقريرها مجموعة من النقاط بالغة الأهمية، تدل على تفكير متزن. حيث قالت: إن تصدى فرنسا وحدها لتنفيذ المشروع وحماسها المفرط له يثير مخاوف الدول الأوروبية الأخرى بالضرورة، وهذه المخاوف الأوروبية من حماس فرنسا للمشروع ترجع إلى توقع وجود أطماع استعمارية تكمن وراء المشروع، خاصة بعد أن وضحت سياستها الاستعمارية فى افريقيا بغزوها الجزائر عام ١٨٣٠.

وقالت الجمعية: إن هذه المخاوف ستكون عائقا يحول دون تنفيذ المشروع. واقترحت اللجنة أن يعهد بتنفيذ المشروع إلى شركة تتكون من رءوس أموال ألمانية وإنجليزية وفرنسية.

وأوضحت الجمعية فى تقريرها أن هذا الاقتراح، يبدد مخاوف الدول ويعطى المشروع صبغة تجارية بحتة على أساس أنه مشروع يخدم التجارة العالمية، كما أن إسهام الأموال الأوروبية مجتمعة فى المشروع سيؤدى إلى إنتفاء تميز أى دولة على الدول الأخرى.

٦-جمعية دراسات قناة السويس

على الرغم من الإخفاق الذى منى به الأب انفانتان رئيس جماعة السان سيمونيين فى مصر، فانه ظل بعد عودته إلى أوروبا فى مطلع عام ١٨٣٧ يدعو فى فرنسا والنمسا وانجلترا وغيرها لمشروع القناة البحرية بمختلف وسائل الدعاية. واستطاع انفانتان فى أواخر عام ١٨٤٦ تكوين جمعية دولية أطلق عليها «جمعية دراسات قناة السويس». وقد نظم اجتماعا فى باريس يوم ٢٥ نوفمبر عام ١٨٤٦ حضره عدد من المهندسين والخبراء ورجال الأعمال والاقتصاد والمصارف، ينتمون لشتى الدول الأوروبية، فكان من بينهم الفرنسيين والإنجليز والألمان والنمساويين. وقد أراد الأب انفانتان بهذا الحشد المتعدد الجنسيات، أن يضفى على المشروع طابعا دوليا، ليبدد

المخاوف التى قد تساور بعض الدول مثل انجلترا، إذا رأت أن الجمعية الوليدة تتكون من أعضاء ينتمون إلى دولة واحدة مثل فرنسا .

ووقع الاختيار على باريس لتكون مركزا للجمعية، أما مقرها فكان فى مسكن الأب انفانتان رقم ٣٤ شارع النصر. وفى الاجتماع الأول فى اليوم الأول لانعقاد هذا الجمع، ألقى الأب انفانتان كلمة استعرض فهيا الجهود التى بذلها السان سيمونيون بعد عودتهم من مصر من أجل مشروع القناة.

وعرض الأب انفانتان على المجتمعين مشروعا لتوصيل البحرين تمهيدا لبحثه ومناقشته .وعندما انتهى انفانتان من كلمته تحدث المهندس الفرنسى بولان تالابو، فقرر أنه سبق أن عقد اجتماعا خاصا مع زميليه لويجى نيجريللى بللى المهندس النمساوى وروبرت ستيفنسون المهندس الإنجليزى .وقد بحث الثلاثة مشروع لينان دى بلفون المهندس الفرنسى الذى عمل فى خدمة الحكومة المصرية وصاحب مشروع القناطر الخيرية، وسائر البحوث التى سبق إعدادها عن حفر قناة بحرية. وانتهت مداولاتهم إلى اقتناعهم بإمكان إنشاء «بوسفور» أو اتصال مائى بين البحرين عبر صحراء السويس طبقا لمشروع لينان .

وأعلن المهندس بولان ان البحوث التى تمت حتى ذلك الوقت غير كافية، وأنه لامناص من استكمال دراسة المشروع على الطبيعة بزيارة منطقة برزخ السويس كى يحدد أعضاء الجمعية تحديدا دقيقا العمليات المطلوبة لإنشاء قناة تستطيع السفن الاستفادة منها فى انتقالها من بحر إلى آخر .

وقد تم الاتفاق على تقسيم العمل فى الجمعية الجديدة بين ثلاث مجموعات طبقا لجنسية الأعضاء .

وكانت المجموعات الثلاث كالتالى :

مجموعة فرنسية وأخرى إنجليزية والثالثة نمساوية .

وتضمن الاتفاق ألا يقل عدد كل مجموعة عن ٧ أعضاء، وألا يزيد عن ١٠ أعضاء بالإضافة إلى المهندس الذى يرأس كل مجموعة ويمثلها دون أن يسهم فى رأس مال الجمعية، على أن يكتفى بإسهامه بعلمه وخبرته وتجاربه وجهوده الفنية فقط .

وكان اتفاق تقسيم العمل بالجمعية الجديدة على المجموعات الثلاث وعلى حجم هذه المجموعات يعنى أن عدد أعضاء الجمعية يتراوح بين ٢٤ ، ٣٣ عضوا. أما بخصوص الدراسات الميدانية فقد تقرر إجراؤها على النحو التالى :

تقوم المجموعة النمساوية ورئيسها المهندس نيجريللى بإجراء دراسات على الشاطىء الجنوبى للبحر المتوسط فى منطقة الخليج البيلوزى، وقياس عمق الماء فى هذه المنطقة من أجل التوصل لاختيار أنسب مكان يصلح ليكون مدخلا للقناة على البحر المتوسط، وينشأ عنده ميناء تأوى إليه السفن فى سهولة وأمان طوال العام .

وتقوم المجموعة الإنجليزية ويرأسها المهندس ستيفنسون بإجراء دراسات على ميناء السويس، والوقوف على مدى صلاحيته لاستقبال السفن وإمكانية تطوير هذا الميناء .

أما المجموعة الثالثة وهى المجموعة الفرنسية ويرأسها المهندس بولان تالابو، فتتحمل مسئولية دراسة المنطقة التى سوف تجتازها القناة المقترحة فى صحراء برزخ السويس .وتقوم بمسحها وسبر أغوارها وفحص تربتها وقياس أبعادها .

أى أن مسئوليات العمل تحددت على أساس قيام المجموعة النمساوية بإجراء الدراسات المطلوبة على الشاطىء الجنوبى للبحر المتوسط وتحمل المجموعة الإنجليزية مسئولية إجراء الدراسات عن برزخ السويس شمال خليج السويس .

وهاتان الدراستان من الأهمية بمكان، حيث ستحدد كل منهما المنطقة التى تصلح كمدخل للقناة التى ستربط بين البحرين الأحمر والمتوسط .

ودراسة المناطق التى تصلح كمدخل للقناة من الشمال والجنوب كانت لاختيار نقطة البداية فقط، ويبقى اختيار المجرى المائى للقناة عبر الصحراء الممتدة من الطرف الشمالى لخيلج السويس والجزء الجنوبى الشرقى للبحر المتوسط .

وقد أنيط هذا العمل بالمجموعة الفرنسية الشديدة الاهتمام بالمشروع ككل .

ولتيسير إجراء هذه الدراسات الميدانية على الوجه الأكمل، قررت الجمعية اتخاذ الاجراءات الآتية .

- **أولا :** يستعين المهندس نيجريللى رئيس المجموعة النمساوية بإمكانيات شركة اللويد البحرية النمساوية فى قياس الأعماق عند الشاطئ الجنوبى للبحر المتوسط فى منطقة الخليج البيلوزى .

- **ثانيــا :** يحاول المهندس ستيفنسون رئيس المجموعة الإنجليزية كسب تأييد شركة الهند لمشروع القناة، ويستغل إمكانياتها فى إجراء البحوث الميدانية فى ميناء السويس، ويطلب منها أن تتقدم رسميا إلى الحكومة المصرية للتصريح بالقيام بهذه الدراسات .

- **ثالثـا :** يتصل المهندس تالابو رئيس المجموعة الفرنسية، بقنصل فرنسا العام فى مصر، ويخطره بأن بعثة علمية مكلفة بمراجعة مقاييس الحملة الفرنسية فى طريقها إلى مصر، وستقوم بأبحاثها فى صحراء برزخ السويس لدراسة جيولوجية المنطقة والوقوف على مدى إمكان حفر قناة تصل بين البحرين.

وحددت جمعية دراسات قناة السويس رأس المال المطلوب بصفة مبدئية بمبلغ ١٥٠ ألف فرنك. تقوم المجموعات الثلاث الفرنسية والإنجليزية والنمساوية بتوفيره بالتساوى . أى تدفع كل مجموعة ٥٠ ألف فرنك. وانفض الاجتماع بعد أن قرر الأعضاء مهلة قدرها يومين للخبراء القانونيين كى يضعوا الصياغة القانونية للنظام الأساسى للجمعية، وحددوا الثلاثين من نفس الشهر ،نوفمبر عام ١٨٤٦ موعدا لاجتماعهم الثاني. وفى الموعد المقرر تمت الموافقة على قانون الجمعية ونظامها الأساسى .

وكان قانون الجمعية ونظامها الأساسى يتكون من ١٤ مادة حددت هدف الجمعية ومقرها ورأسمالها وعدد أعضائها وطريقة اخذ الأصوات .

وتقرر أن يكون يوم الاثنين الأول من كل شهر موعدا لاجتماعها. كما تقرر فى هذا الاجتماع، أنه عند الانتهاء من الدراسات المزمع القيام بها فإن الجمعية سوف تحل من تلقاء نفسها، وذلك، إما نتيجة العدول عن المشروع لاستحالة تنفيذه، وإما نتيجة تكوين جمعية جديدة تأخذ على عاتقها عبء تنفيذ المشروع. وكان طبيعيا أن تهتم فرنسا بنجاح جمعية دراسات قناة السويس فى مهمتها، فقد كانت على رأس الدول الداعية لشق القناة البحرية.

ومع هذا فقد حرصت فرنسا فى المرحلة الأولى على عدم تأييد الجمعية علنا او بصورة رسمية خشية أن يؤدى ذلك إلى عرقلة نشاطها أو تجميد أعمالها.

واكتفت فرنسا خلال هذه المرحلة بتأييد القرارات التى كانت تصدر عن الهيئات الإقليمية فى فرنسا تشجيعا لجمعية الدراسات. وكانت الغرفة التجارية فى ليون من أولى الهيئات الفرنسية التى سارعت إلى تأييد جمعية الدراسات وقررت الإسهام بـ ٥ آلاف فرك لإجراء الأبحاث الخاصة بالمشروع . واعتقد المسئولون بالغرفة التجارية أن مشروع القناة البحرية سيعود بالنفع الجزيل على فرنسا عامة ومدينة ليون خاصة فالمدينة بموقعها الجغرافى فى جنوبى فرنسا ستصبح ممرا للتجارة والمسافرين بين غرب أوروبا والهند.

وحدت الغرفة التجارية بمرسيليا حذو غرفة ليون فأيدت جمعية الدراسات، وقرنت هذا التأييد بالتبرع بمبلغ ٥ آلاف فرنك . وأرسل رئيس الغرفة خطابا بهذا المعنى إلى الأب انفانتان وابلغه ان وزير التجارة الفرنسى قد وافق على قرار الغرفة بالتبرع بذلك المبلغ .

٧-العثمانيون

حاول شكوت بك سكرتير السلطان العثمانى خلال زيارته لمصر إقناع محمد على باشا برفض مشروع القناة وقبول مشروع الخط الحديدى، الذى تفضله بريطانيا. إلا أنه لم يحقق نجاحا كاملا من وجهة النظر البريطانية .

فقد أوضح له محمد على أنه لا يميل إلى اى من المشروعين بسبب ما سوف يترتب على قبول أى منهما من مشاكل وتعقيدات ستلحق الضرر بمصر وقرارها السياسى .

ولم يتطرق اليأس إلى الحكومة البريطانية بعد أن علمت بالنتيجة التى عاد بها شوكت بك من زيارته لمصر ولقائه بحاكمها محمد على. ويرجع ذلك إلى ادراك الحكومة البريطانية لحقيقة مجريات الأمور، وقدرتها على الاتجاه بها نحو الأفضل بمواصلة الضغوط على محمد على والى مصر واستغلال نفوذها لدى الباب العالى . وفى نفس الوقت شعرت بريطانيا بالارتياح لموقف محمد على من مشروع القناة، واعتبرت ذلك نصف نجاح فمجرد رفضه للمشروع يعنى إغلاق الباب إمام المشروع الفرنسى .

ومثل هذه النتيجة تعتبر إيجابية خاصة مع زيادة النفوذ الانجليزى فى الآستانة وتعاظم قدرته على التأثير نتيجة الدور الذى قامت به لمساندة السلطان العثمانى فى نزاعه مع محمد على الذى انتهى بتوقيع معاهدة لندن عام ١٨٤٠ . وواصلت السلطات البريطانية الضغط على محمد على وعلى المسئولين بعاصمة الإمبراطورية العثمانية .

وأدت معرفة العاصمة البريطانية بحقيقة نوايا محمد على، إلى التخفيف من درجة انزعاجها من نتائج الجهود التى تبذلها جمعية دراسات القناة، والدراسات الميدانية التى تمارسها فى مصر .

وإذا كان ما أوضحناه يبين موقف كل من فرنسا والنمسا وانجلترا من جمعية دراسات قناة السويس ومن جهودها، فما هو موقف الإمبراطورية العثمانية ؟

كانت الحكومة العثمانية تخشى أن يؤدى حفر القناة إلى ضياع بعض الولايات العثمانية منها، وبخاصة الممتلكات الواقعة فى منطقة البحر الأحمر.

وخشيت أيضا من زيادة ثروة مصر، بما يشجع ولاتها من أسرة محمد على باشا على خوض جولة جديدة ضد الدولة العثمانية ابتغاء الاستقلال التام .

لذلك اشترطت مرابطة قوات عثمانية فى منطقة القناة وعند مدخليها على البحرين الأحمر والمتوسط. وطالبت بعدم استخدام الأجانب فى المشروع وأن تؤول إليها إيرادات القناة .

وعلى ذلك فقد كان موقف الحكومة العثمانية هو موقف تخوف وتحفظ وحرص على الاستفادة ماليا من القناة، ومنع مصر من استثمار القناة لصالحها ماليا أو سياسيا.

ولكن هذا الموقف العثمانى، لم يكن موقفا ثابتا وواضحا فقد تعددت الضغوط التى تعرضت لها الآستانة لاتخاذ موقف مؤيد أو معارض للقناة. وكانت فرنسا والنمسا تضغطان لصالح القناة أما انجلترا فكانت تضغط لصالح الخط الحديدى، وضد مشروع القناة ، وكثيرا ما أخذ المسئولون جانب انجلترا، وأبلغوا محمد على بمعارضته لمشروع القناة .

وكان رد محمد على إنه ضد المشروعين ، القناة والخط الحديدى .وظل على موقفه هذا طوال حياته، ولم تستطع كل الضغوط أن تثنيه عن هذا الموقف أو تغير من اقتناعه .

أما الإمبراطورية العثمانية فقد ظلت نهبا للضغوط المختلفة ولم تكن قادرة على مواجهة اى منها بحسم .

٨- محمد على ...والجمعية .

كانت الحكومة المصرية تعتقد اعتقادا راسخا أن مشروع القناة لن يدخل فى مرحلة التنفيذ العملى فى ذلك الوقت بسبب حدة التنافس الدولى بين فرنسا وإنجلترا، وعنف التيارات الدولية المتعارضة والمتضاربة التى تحف بالمشروع من كل جانب .

واعتقد محمد على أن جمعية دراسات قناة السويس إنما هى محاولة من المحاولات المتكررة التى تبذلها السياسة والقوى الدولية خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر بهدف تنفيذ مشروع القناة.

وخرج محمد على من تقديره للموقف الدولى بأنه ليست هناك بادرة أمل ترتجى من جمعية الدراسات فى تحقيق هدفها، ولكنه آثر أن يسمح للبعثات الفنية التى قررت الجمعية إيفادها إلى مصر لإجراء دراسات ميدانية بأن تمارس نشاطها وأن يقدم لها المساعدات .

وكان رائده من هذه السياسة إرضاء الرأى العام فى فرنسا والنمسا وغيرها من الدول المؤيدة للمشروع مع الحرص على ألا يبدو فى صورة الحاكم الرجعى المتخلف الذى يعرقل تنفيذ مشروع حضارى عظيم .

وهكذا انفتحت أبواب مصر أمام المجموعات التى شكلتها جمعية دراسات قناة السويس لتقوم بالدراسات الميدانية التى خططت للقيام بها .

ووصلت البعثة النمساوية إلى مصر فى إبريل عام ١٨٤٧ ، ولم يحضر رئيسها المهندس نيجريللى، وكانت تتكون من ثلاثة من المهندسين يصحبهم سكرتير .

وكانت هذه البعثة أول بعثة تصل إلى مصر من بين البعثات الثلاث المنبثقة عن جمعية الدراسات . وقد أنجزت البعثة مهمتها خلال أشهر مايو ويونيه ويوليو من عام ١٨٤٧ طبقا للبرنامج الموضوع .

وانتهت البعثة إلى نتيجة هامة للغاية وهى أن خليج بيلوز الذى اختير مدخلا للقناة على البحر المتوسط خال تماما من تيارات مائية تحمل طمى النيل من فرع دمياط إليه أى إلى الخليج المذكور .

وكانت مسألة التيارات المائية التى تحمل طمى النيل من فرع دمياط إلى المداخل المقترحة للقناة من المسائل التى كانت تقلق بال المتحمسين لمشروع القناة. وكانت الخشية أن تتراكم رواسب طمى النيل الذى تحمله التيارات المائية شرقا بحيث تجعل مدخل القناة ضحلا ، وبالتالى غير صالح لمرور السفن سواء أثناء دخولها إلى القناة أو خروجها منها.

ومثل هذه المشكلة تحول دون إنشاء ميناء عند مدخل القناة .

وهكذا يمكن القول أن البعثة النمساوية قد أدت مهمتها، بل وتوصلت إلى نتيجة هامة أزالت مخاوف المهتمين بمشروع قناة السويس .

أما البعثة الفرنسية، فجاءت إلى مصر فى سبتمبر عام ١٨٤٧ ، أى بعد انتهاء البعثة النمساوية من أداء مهمتها.

وكانت البعثة الفرنسية مزودة بالآلات والأجهزة الدقيقة وإن لم يحضر رئيسها المهندس بولان تالابو. وتولى الإشراف الفنى على البعثة المهنس بوردالو.

وكانت التعليمات التى صدرت للبعثة وهى فى فرنسا قبل سفرها من رئيسها تالابو، أن يتصل رئيسها فور وصوله إلى مصر بالمهندس الفرنسي لينان دى بلفون الذى يعمل فى خدمة الحكومة المصرية وأن يعرض عليه برنامج البعثة، وأن يستمع إلى توجيهاته وينفذ أى تعديل يرى إضافته .

وقد حظيت البعثة الفرنسية باستقبال ودى من جانب محمد على، وقدم إليها مساعدات قيمة، حيث وضع تحت تصرفها الكثير من الإمكانيات، ومنها وضع فصيلة من ٦٠ جنديا تحت تصرفها بالإضافة إلى عشرة من الأدلاء البدو وستين جملا وعشرين من الهجن و٣٢ خيمة وغير ذلك من أدوات الإقامة فى الصحراء . كما طلب من لينان دى بلفون مساعدة البعثة أثناء دراساتها الميدانية فى صحراء البرزخ .

وكان تقديم هذه المساعدات تطبيقا عمليا للسياسة التى قرر محمد على انتهاجها تجاه جمعية الدراسات بعد أن تيقن أنه ليس هناك بادرة أمل ترتجى لتحقيق أهدافها.

وقد قامت البعثة الفرنسية بدراستها الميدانية فى منطقة برزخ السويس برفقة لينان.

واستغرقت هذه الدراسات أشهر سبتمبر وأكتوبر ونوفمبر وديسمبر من عام ١٨٤٧ ، وغادرت البعثة الإسكندرية فى العشرين من ديسمبر إلى فرنسا بعد أن استأذنت محمد على فى العودة .

وكانت أهم نتيجة حققتها أنها أثبتت أن البحرين الأحمر والمتوسط فى مستوى واحد، وبذلك قضت على اعتقاد خاطىء رسخ فى أذهان البشرية، وأكدته البعثة العلمية التى رافقت حملة نابليون بونابرت على مصر، وهو وجود فرق بين مستوى البحرين.

أما البعثة الإنجليزية فقد ظهر أنها تتصرف بتوجيه السياسة العليا لحكومة لندن.

وقد تسبب هذا فى تقاعس البعثة عن الحضور إلى مصر والقيام بدراساتها فى ميناء السويس بحجة أن سجلات وزارة البحرية البريطانية وشركة البواخر الشرقية تزخر بتفاصيل الموضوعات التى يراد الوقوف عليها .

وكانت الظروف تحمل بين طياتها متغيرات كثيرة أثرت على نشاط جمعية الدراسات .

٩- مترنيخ يساند الجمعية

أدرك السياسى النمساوى المحنك مترنيخ رئيس وزراء النمسا نقطة الضعف فى جمعية الدراسات، التى تمثلت فى أنها هيئة خاصة لن يكتب لها النجاح اذا لم تساندها الحكومات ومالم يقم تنسيق وتناسق تام واتفاق بين هذه الحكومات على تنفيذ مشروع القناة بين فرنسا وانجلترا حيث كان الخلاف على المبدأ والأسلوب والهدف ناشبا أعنف ما يكون بينهما حول تنظيم طريق للمواصلات العالمية عبر الأراضى المصرية.

ورأى مترنيخ إضفاء صفة عثمانية على مشروع القناة. وتمشيا مع هذه السياسة أراد أن يتم تنفيذ المشروع باسم السلطان العثمانى . وأن يؤول إلى خزانة الدولة العثمانية جزء من أرباح القناة وتكون الدولة العثمانية طرفا فى الاتفاقية الدولية التى تعقد لتقرير حيدة القناة .

ورأى مترنيخ أيضا الاعتراف بالسيادة العثمانية على القناة، وفى تصوره أن مثل هذا النهج سيؤدى إلى استقرار العلاقات الدولية تجاه هذا الطريق البحرى الهام بما يكفل له النجاح.

واستند رئيس الوزراء النمساوى للتوصل إلى هذه النتيجة. إلى اتفاق الدول الأوروبية على المحافظة على سلامة الدولة العثمانية وتماسك ممتلكاتها. وكان من

مزايا هذه السياسة - فى نظره - أنها تسد الطريق أمام إنجلترا لاحتلال مصر، كما أنها تجعل الباب العالى يهتم اهتماما مباشرا بالمشروع ويحرص على تنفيذه .

وبذلك يزداد عدد الدول المؤيدة لإنشاء القناة وتضعف معارضة إنجلترا.

واخيرا فإن هذه السياسة لا تمنح محمد على قدرا كافيا من القوة والثراء، إذ أنها ستشرك معه الباب العالى فى اقتسام إيراد القناة فلايفكر مرة اخرى فى محاربة الدولة العثمانية والاستقلال عنها.

وقد كشف أحد كبار القادة العسكريين النمساويين عن الفكرة التى كانت تكمن وراء سياسة النمسا كما وضعها مترنيخ رئيس الوزراء، فقال إنها تقوم على اعتبار محمد على واليا على ولاية عثمانية ويدين بالولاء للسلطان العثمانى .وهو طبقا لذلك ، ليس له وزن كبير فى مجال العلاقات الدولية. والنمسا حريصة على عدم ترك مشروع القناة فى يد ضعيفة سياسيا.

ولذا فإن سلطان الدولة العثمانية أقدر بلاشك من محمد على فى المجالات الدولية، وهو فوق ذلك كله صاحب السيادة على مصر التى سوف تمر فى أرضها القناة المرتجاة. وكان هذا الأسلوب الذى عالج به مترنيخ موضوع القناة من الأسباب التى أدت إلى نفور محمد على من المشروع، لأنه لم يكن يطبق تدخل الباب العالى .

وقد صرح لقنصل فرنسا فى ٢٨ مارس ١٨٤٧ ، بأن تنفيذ المشروع على النحو الذى أرادته النمسا يؤدى إلى الهبوط بمركزه إلى مجرد وال كسائر الولاة التابعين للدولة العثمانية .وأضاف إلى ذلك إن مشروع القناة سيؤدى إلى متاعب يخشاها ويحاول أن يتجنبها. ثم أعلن محمد على للقنصل الفرنسى فى ١٦ إبريل ١٨٤٧ ، أنه لا يمتنع فقط عن تنفيذ المشروع بالشكل الذى تريده النمسا، بل أنه يقاومه ويعارضه بكل ما أوتى من قوة، لأنه لايريد أن يكون لأحد سيطرة على القناة. وذهب فى تمسكه برأيه إلى الحد الذى أعلن فيه للقنصل الفرنسى أنه إذا خيرته الدول بين أمرين إما التنازل عن الحكم أو التخلى عن تمسكه بضرورة قيامه بتنفيذ المشروع ثم الإشراف عليه تنظيما وصيانة وإدارة واستغلالا فإنه يفضل التنازل عن الحكم .

وأجمع المعاصرون من رجال السلك القنصلى فى مصر على أن الود كان مفقودا بين محمد على ولوران القنصل العام النمساوى. وكان محمد على يأخذ على النمسا

مسلكها نحوه، حيث تريد ان تجعل منه حاكما عاديا كأى وال يحكم ولاية عثمانية متجاهلة الامتيازات التى جاءت بها له تسوية ١٨٤٠ ـ ١٨٤١, كما أخذ عليها ـ أى النمسا – أنها تريد منه أن ينفذ دون مناقشة الأوامر التى تصدر إليه من الباب العالى.

وقد صرح محمد على بأن المخاوف والشكوك تسيطر عليه من أى شيء يأتيه من ناحية فيينا.

وفوق ذلك كله اعتقد أن النمسا تريد أن تجعل للباب العالى الكلمة الأولى والأخيرة فى مشروع القناة دون إقامة وزن أو اعتبار لرأى محمد على .

والحق أن محمد على كان محقا فى تخوفه من النمسا ومن رغبتها فى فرض أسلوب عمل معين فى تنفيذ مشروع القناة ،وهو أسلوب يجعل مصر فى خدمة القناة والتجارة العالمية، والأهم فى خدمة الدول الأوروبية، ويجعل الشطر الأكبر من إيراد القناة يذهب إلى خزانة الدولة العثمانية فى الآستانة.

وبدلا من أن تكون القناة فى خدمة مصر، كما تقضى قواعد المنطق والعدالة بما أنها تمر فى أرض مصرية، فقد أرادوا ان تكون مصر فى خدمة القناة كما أرادوا أن يجعلوا من محمد على جابيا للرسوم لحساب الباب العالى رغم أنه حاكم حصل على امتيازاته عقب صراع دام مع الامبراطورية العثمانية. ولم يكن ممكنا أن تظل إمبراطورية إلا بفضل تدخل الدول الأوروبية لحمايتها من جيوش محمد على وأسطوله.

لذا كان إصرار محمد على على رفض الأسلوب والسياسة النمساوية .

ولم تكن علوم المخابرات قد تقدمت حتى يمكن لمحمد على الاستفادة منها لمعرفة موقف النمسا ورئيس وزرائها مترنيخ منه .

ولم يكن أيا من القادة أو السياسيين النمساويين قد كشف عن حقيقة سياسة بلدهم تجاه مصر وحقيقة نواياها لتتاح لمحمد على فرصة لمعرفة أهداف السياسة النمساوية.

ومع ذلك استطاع هذا القائد المحنك الشديد الذكاء البالغ الفطنة أن يخمن حقيقة أهداف السياسة النمساوية وحقيقة نوايا مترنيخ .

ويمكتنا أن نقول إن الأمر كله لم يكن تخمينا، بل تضمن حسابات دقيقة للتحركات السياسية النمساوية لإدراك أهدافها .

وقد أفصح محمد على عن مشاعر النمسا ورئيس وزراءها مترنيخ، ومشاعر مصطفى رشيد باشا الصدر الأعظم للإمبراطورية العثمانية «رئيس الوزراء» نحوه، وكيف أنهما استغلا مشروع القناة للكيد له . وجاء فى أقواله فى هذا الصدد "إن النمسا تريد بى شرا، لكها لا تستطيع ان تفعل شيئا بمفردها، وإن قنصل النمسا العام يهددنى فى كل مناسبة بتدخل الباب العالى .وإذا سنحت الفرصة للنمسا فإنها تسعى لإلحاق الضرر بى عن طريق الباب العالى. وهى تعتقد أنها وجدت هذه الفرصة فى مشروع برزخ السويس وإنى أعلم أنها سوف تجد مساعدا قويا فى كراهيتها لى يتمثل فى رشيد باشا .وقال محمد على عن رشيد باشا، إنه يشعر بالسعادة فى كل فرصة يستطيع فيها أن يظهر المقت الذى يشعر به نحو محمد على» .

وقد فزعت الدوائر الفرنسية فى باريس من مسلك قنصل النمسا العام الاستفزازى تجاه محمد على . ولم تشعر بالرضا تجاه فشله فى كسب ثقة هذا الوالى.وقد أرسلت وزارة الخارجية الفرنسية إلى القائم بأعمال السفارة الفرنسية فى فيينا يوم ٩ يونية عام ١٨٤٧ ليوضح لرئيس الوزارة النمساوية نتائج ذلك المسلك الاستفزازى على مشروع القناة . وتضمنت اجابة مترنيخ أنه لا محل لتخوف من الحكومة النمساوية، طالما أنها تسلم بوجهة نظره فى وجوب قيام مصر وحدها بإنشاء القناة .

ولما نقلت باريس هذا التصريح إلى محمد على أجاب بأنه سيقوم بشق القناة حالما تصل الدول الكبرى إلى اتفاق فيما بينها.

وهذا الاتفاق لابد أن يتضمن الأسس التى يقوم عليها المشروع والاستجابة للشروط التى عرضها مرارا وتكرارا.

ومضى محمد على يبذل المساعدات لأعضاء جمعية الدراسات للانتهاء من مهمتهم فى مصر .وفى فبراير عام ١٨٤٨ اندلعت ثورة عارمة فى باريس، أطاحت بحكم لويس فيليب. وتألفت حكومة مؤقتة من الجمهوريين الاشتراكيين.

وفى ٢٥ فبراير أعلنت الحكومة الجمهورية، واستطاع نابليون الثالث أن يفوز باكتساح على منافسيه فى انتخابات رئاسة الجمهورية التى أجريت فى ديسمبر عام ١٨٤٨ .

ولم يكن ما جرى فى فرنسا هو السبب الوحيد فى تلبد جو السياسة الدولية، بل كانت هناك أحداث جسام أخرى إذ نشبت ثورات فى فيينا وفى بوهيميا والمجر وكرواتيا. واضطر مترنيخ إلى الهرب إلى انجلترا، كما قامت ثورات فى الولايات الألمانية وفى شبه الجزيرة الإيطالية وأعلنت بيدمنت الحرب على النمسا.

١٠- عباس على عرش مصر

فى نفس الوقت الذى تعرضت فيه أوروبا لموجات ثورية متلاحقة، كانت مصر تشهد تغييرا فى أشخاص ولاتها .فقد ظهرت أعراض المرض على محمد على وتعذر شفاؤه، وبدا واضحا أنه لن يعود إلى حالته الطبيعية .وأمام هذا الظرف عقد إبراهيم باشا مجلسا برئاسته وقرر المجلس أن يتولى ابراهيم باشا حكم البلاد. وكان ذلك فى ابريل عام ١٨٤٨ ، وعندما رفع الأمر إلى الباب العالى فى الآستانة، أرسل فى يوليو ١٨٤٨ ، فرمانا بتوليه إبراهيم باشا حكم مصر. وانتقل إبراهيم باشا إلى الرفيق الأعلى يوم ١٠ نوفمبر ١٨٤٨ ، أى بعد أقل من أربعة اشهر من صدور الفرمان العثمانى بتوليه الحكم وأكثر قليلا من ثمانية اشهر من تاريخ قرار المجلس بتوليه حكم البلاد.

وخلف عباس الأول إبراهيم باشا فى حكم مصر باعتباره أكبر الذكور من أصلاب محمد على. وكان محمد على مازال أسير المرض.

وكان عباس يكره الفرنسيين كراهية شديدة، ويميل فى نفس الوقت إلى الإنجليز والسياسة الإنجليزية التى كانت تناهض مشروع القناة وتتصدى له، تفضيلا للطريق البرى الذى يربط انجلترا بمستعمراتها الآسيوية خاصة الهند.

وحدث أن جاء إلى مصر روبرت ستيفنسون لغرض يتعارض مع أغراض جمعية الدراسات، وهو مد الخط الحديدى من الإسكندرية للقاهرة.

وثارت ثائرة الأب آنفانتان لمسلك ستيفنسون، وأبدى كل من الأب انفانتان والمهندس النمساوى نيجريللى عميق أسفهما لانشقاق روبرت ستفنسن على جمعية دراسات القناة رغم أنه رئيس المجموعة الانجليزية فى هذه الجمعية.

ذكر الأب انفانتان فى اكتوبر ١٨٥١ لستاربوك العضو الانجليزى الآخر فى جمعية دراسات القناة أن ستيفنسون إذ يعمل من أجل مشروع الخط الحديدى، فإنه لا يحقق شيئا ذا أهمية. ولكنه بذلك يتسبب فى تأخير الحل الطبيعى لمشكلة الاتصال بين

البحرين. وقد عمل انفانتان على إثارة مخاوف فرنسا والنمسا وروسيا من مشروع الخط الحديدى، على أساس أن تنفيذ هذا المشروع يؤدى إلى تفوق نفوذ إنجلترا فى مصر تفوقا يهدد مصالح الدول الأوروبية الأخرى وقد يؤدى ذلك فى النهاية إلى استيلاء إنجلترا على مصر.

وذكرت المصادر الإنجليزية أن حفر القناة هو الذى يضطر إنجلترا إلى احتلال مصر، طالما أنها ستكون مفتاح أقصر الطرق إلى الهند ، وطالما كان فى استطاعة مصر او أية دولة اخرى تحصين منطقة القناة ابتغاء التحكم فيها كما هو الحال فى جبل طارق.

وقد صرح هوبر قنصل النمسا فى مصر بأن هذا التصرف من جانب انجلترا يتسم بروح الأنانيــة . وطالب هوبر الدول الأخرى بضرورة العمل للحد من تزايد النفوذ الانجليزى فى مصر.

وعلى الرغم من الظروف غير المواتية التى صادفتها جمعية الدراسات سواء فى أوروبا أو فى مصر لم يتطرق اليأس إلى قلب الأب انفانتان . ومضى يواصل مساعيه ذات الطابع الدبلوماسى وانتهز فرصة عقد اتفاقية كلايتون – بلور بين الولايات المتحدة وانجلترا فى ١٩ ابريل عام ١٨٥٠ بخصوص تنظيم حرية الملاحة فى قناة بنما وحماية هذه القناة وضمان حيدتها، فكتب يوم ٢٣ أغسطس عام ١٨٥٠ إلى زميله الانجليزى ستاربوك عضو جمعية دراسات القناة يدعوه لبذل المساعى معه لكى تعقد الدول الأوروبية الكبرى الثلاث انجلترا وفرنسا والنمسا اتفاقا بخصوص قناة السويس على غرار معاهدة قناة بنما. كما كتب بهذا المعنى إلى زميله نيجر يللى النمساوى ليقوم بمسعى مماثل لدى حكومة فيينا.

ولم يكن من المنتظر أمام إصرار إنجلترا على معارضة مشروع القناة أن تنجح الدبلوماسية فى عقد اتفاق ينظم وضع قناة السويس.

وانتهز انفانتان فرصة ما أشيع عن احتجاج روسى لدى الباب العالى على تنفيذ مشروع الخط الحديدى ، فقام باتصالات مع الأعضاء النمساويين والألمان فى جمعية الدراسات كى يبذلوا مساعيهم لدى حكومة فيينا للاحتجاج لدى الباب العالى على إنشاء الخط الحديدى. ثم طالب انفانتان بضرورة توسيع نطاق جمعية الدراسات

بحيث لا تكون عضويتها مقصورة على الدول الثلاث فرنسا وانجلترا والنمسا، بل تمتد لتشمل دولة رابعة كبرى هى روسيا. واستهدف من هذا الاتجاه الجديد التخفيف من حدة معارضة انجلترا لمشروع القناة. وكان انفانتان يعتقد أن روسيا ستجد فى قناة السويس بعد حفرها وسيلة للوصول إلى الشرق، وتقصير المسافة من البحر الأسود إلى المحيط الهندى ،بما يؤدى إلى تخفيف أطماعها فى إيران (فارس) التى كانت ترى فى الاستيلاء عليها وسيلة للوصول إلى المحيط الهندى عبر الخليج، أى إلى المياه الدافئة.

وواجه انفانتان عقبة سياسية، إذ كانت حرب القرم مشتعلة بين روسيا والامبراطورية العثمانية، وقد اختارت انجلترا وفرنسا وبيدمنت أن تقف بجوار الإمبراطورية العثمانية ضد روسيا مما يجعل اشتراك روسيا فى الجمعية متعذرا.

الفصل السابع

ظهور ديلسبس

كتب الأب انفانتان فى ٢٨ نوفمبر ١٨٥٣ ، ١٦ فبراير ١٨٥٤ إلى البارون دى بروك ممثل النمسا فى الآستانة يقترح عليه إدراج مشروع قناة السويس فى جدول أعمال مؤتمر الصلح عندما تضع حرب القرم أوزارها .

وقد رد عليه البارون دى بروك فى ٥ مارس ١٨٥٤ يقترخ عليه عدم دفع مشروع القناة فى ذلك الوقت وأن يتريث قليلا مع الإبقاء على جمعية الدراسات واستمرار نشاطها . وعندما ظهر فرديناند ديليسبس على المسرح المصرى فى بداية عصر محمد سعيد الذى أصبح واليا على مصر فى يوليو ١٨٥٤ ، خرج موضوع القناة من يد جمعية الدراسات .

وقد تولى محمد سعيد الحكم عقب مصرع ابن أخيه عباس الأول .وما أن علم صديقه الفرنسى فرديناند ديلسبس بذلك حتى أرسل يهنئه بتوليه الحكم ويطلب تحديد موعد للحضور لتهنئته شخصيا .

وترجع هذا الصداقة بين سعيد وديلسبس إلى ثلاثينيات القرن التاسع عشر أى قبل تولى سعيد الحكم بحوالى ٢٠ عاما ، فقد حضر ديلسبس إلى مصر عام ١٨٣٢ قادما من تونس ليشغل وظيفة نائب قنصل . وامتدت إقامته فى مصر لسنوات عديدة . واخذ

يتنقل فى مناصب السلكين الدبلوماسي والقنصلى حتى انتهى به المطاف وزيرا مفوضا لفرنسا فى روما عام ١٨٤٨ .

وعلى أثر ما نسب إليه من أمور أحيل إلى الاستيداع عام ١٨٤٩ ، بعدها لجأ إلى السيدة دى لامال والدة زوجته ليشرف على ضيعة لها فى الريف الفرنسى.

وبينما كان ديليسبس يعيش حياة هادئة رتيبة فى الريف الفرنسى حيث كان يشرف على استغلال ضيعة حماته جاءه النبأ السعيد بتولى صديقه محمد سعيد حكم مصر ، وشعر أن أبواب السماء قد انفتحت له عندما سمع بذلك، ،ومن فوره كتب لسعيد مهنئا طالبا أن يحضر بنفسه لتهنئته. ولم يشر فى رسالته من قريب أو بعيد إلى مشروع القناة حتى لايثير أية شكوك أو مخاوف لدى حاكم مصر. وانتظر أن يتلقى دعوة من سعيد لزيارة القاهرة.

وبعد صدور الفرمان العثمانى بتولى محمد سعيد حكم مصر، قام بزيارة تقليدية لسلطان الدولة العثمانية صاحب السيادة على مصر.

وأرسل محمد سعيد ردا إلى ديليسبس ليخبره بالحضور فى أول شهر نوفمبر عام ١٨٥٤ عقب عودته من الآستانة .

وهنا يجب أن نشير إلى أن هذه الصداقة الوثيقة بين الرجلين كانت واحدة من دعامتين او حلقتين ربطتا بين ديليسبس ومشروع القناة .أما الدعامة أو الحلقة الثانية فلها حكاية سنشير إليها .

حين قدم ديليسبس إلى مصر لأول مرة عام ١٨٣٢ ليشغل وظيفة نائب قنصل، فرضت الحكومة المصرية حجرا صحيا على ركاب السفينة ديوجين التى أقلته، إذ كان وباء الكوليرا منتشرا وقتذاك فى بعض مناطق حوض البحر المتوسط.

ولمساعدته على قطع الوقت أرسل إليه ميمو قنصل فرنسا العام فى مصر مجموعة من الكتب من مكتبة القنصلية. وكان من بين تلك الكتب تقريرا خاصا بمشروع القناة، يتضمن المذكرة الضافية التى وضعها لوبير كبير مهندسى الحملة الفرنسية عن مشروع قناة تربط بين البحرين المتوسط والأحمر. ويذكر ديليسبس أن هذه المذكرة كانت أول عهده بمشروع القناة. وكانت إقامته فى مصر خلال الفترة من عام ١٨٣٢

إلى عام ١٨٣٨ من العوامل التى ساعدته على مزيد من الاهتمام بالمشروع. وكان لينان دى بلفون كبير مهندسى الحكومة المصرية فى ذلك الوقت يقوم بدراسات عن مشروع قناة السويس فتابع ديلسبس أنباءها.

كما ساهمت جهود السان سيمونيين أثناء إقامتهم فى مصر لتنفيذ المشروع ودراساتهم الميدانية فى إثارة مزيد من الاهتمام لديه وجعل فكرة القناة ماثلة امام عينيه .وأتيحت لديليسبس الفرصة لمتابعة نشاط وجهود الضابط الانجليزى توماس واجورن لتنظيم الطريق البرى عبر الأراضى المصرية الذى تبنته إنجلترا فيما بعد للوصول إلى الهند. وقد لمس ديليسبس جهود هذا الضابط الانجليزى لتوجيه الأنظار فى انجلترا إلى طريق السويس. وقد ظلت جهود واجورن عالقة فى ذهن ديليسبس حتى انه أقام له تمثالا نصفيا فى مدينة بورتوفيق، نقش على قاعدته هذه العبارة":وفاء لذكرى رجل كريم أخطأه التوفيق ولكنه قام وحده من غير معين بسلسلة من الاعمال التى تدل على البطولة مبرهنا بذلك على أنه يمكن استخدام طريق للبريد يخترق مصر وطريق للمواصلات بين نصفى العالم الشرقى والغربى. وكان هو الرائد الأول للتجارة البحرية العظيمة التى تنقل عبر مصر، وهى التجارة التى أكملتها القناة بين البحرين».

ولم يقم ديلسبس تمثالا للضابط الانجليزى توماس واجورن فى مدينة بور توفيق من باب الوفاء كما قال، ولكن من باب التقرب إلى انجلترا وكسب ثقتها. ومحاولة كسب الثقة سببها الأول أن انجلترا هى العميلة الأولى لشركة القناة، وفى وقت كان مركز الشركة فيه مزعزعا ومستقبلها غامضا .وجدير بالذكر أن ديليسبس لم يظهر مثل هذا الوفاء والتقدير للجهود التى بذلها الشعب المصرى فى حفر القناة وفى قيام مصر بتمويل عمليات إنشائها. .وقد كان من المقرر أن تزيح الإمبراطورة اوجينى الستار عن هذا التمثال يوم ٢١ نوفمبر عام ١٨٦٩ عقب وصولها إلى السويس بعد افتتاح القناة رسميا إلا أنها ذهبت إلى منطقة عيون موسى وتأخرت هناك فعادت فى المساء.

وكان ديليسبس قد أقام فى الريف الفرنسى لمدة خمس سنوات وخلال هذه الفترة عكف بجانب الأعمال الأخرى التى كان يوم بها على دراسة كل يتصل بمشروع القناة .

ولما نضجت الفكرة فى ذهنه خطا خطوة عملية فى سبيل تحقيقها فوضع مذكرة عن المشروع وبعث بها عام ١٨٥٢ إلى صديقه رويستايرز قنصل هولندا العام فى مصر، وطلب إليه أن يعرضها على عباس الأول والى مصر، ويبين له مزايا المشروع اذا آنس منه قبولا .وسارع ديليسبس بالسفر إلى مصر لاتخاذ الخطوات اللازمة للسير بالمشروع إلى نهايته. ولكن عباس لم يلق بالا إلى المشروع الذى كان يناهض مشروع الخط الحديدى من الاسكندرية إلى القاهرة، وكان قد بدأ تنفيذه منذ أواخر عام ١٨٥١ . وكان مقررا أن يمد فيما بعد إلى السويس. وتلقى ديلسبس نصيحة من صديقه رويستايرز بالتريث وحاول قنصل هولندا العام فى مصر إقناع عباس الأول والى مصر بفكرة مشروع القناة إلا أن المحاولة باءت بالفشل. فكتب إلى صديقه ديلسبس بأنه ليس هناك أمل فى حمل عباس على قبول المشروع. وأشار عليه بالتريث قليلا حتى تتاح ظروف مواتية. وإزاء هذا الرفض اتجه ديلسبس بمساعيه نحو الآستانة عاصمة الإمبراطورية العثمانية، واستعان بصديق له يدعى بنوافولد كان يعتزم السفر إليها ليعرض على الباب العالى مشروع إنشاء بنك عقارى فى العاصمة. وعهد ديلسبس إليه ليعرض كذلك مشروع القناة، إلا أن حظ بنوا فى الآستانة لم يكن بأفضل من حظ رويستايرز فى القاهرة. ولم يكن أمامه سوى الانتظار. ولعب الحظ دوره فلم يطل انتظاره إذ توفى عباس الأول، واعتلى محمد سعيد عرش مصر. وكانت الفرصة الذهبية التى ينتظرها فسارع إلى مصر. وبلغ الاسكندرية يوم ٧ نوفمبر عام ١٨٥٤, وكان فى استقباله حافظ باشا ناظر البحرية المصرية ورويستايرز قنصل هولندا العام فى مصر .

وأكرم الوالى وفادته. وأقام ضيفا مكرما فى قصر أفرده له سعيد على ضفاف ترعة المحمودية فى ضاحية محرم بك. وتعددت المقابلات بين الصديقين. تارة فى قصر رأس التين وتارة فى قصر القبارى .

ودارت الأحاديث بينهما ودية للغاية تناولت ذكريات الشباب، ثم العنت الذى لقيه سعيد إبان حكم عباس الأول. ومضى سعيد يشرح برنامجه فى الحكم وعزمه على المضى فى تنفيذ المشروعات الاصلاحية التى بدأها والده محمد على. وعمد ديليسبس إلى الصمت خلال الأحاديث التى دارت بينه وبين سعيد باشا والى مصر، انتظارا

لفرصة مواتية. وكان سعيد يتأهب للسفر إلى القاهرة بالطريق الصحراوى، فدعا صديقه لمرافقته فى رحلته عبر الصحراء. واصطحب سعيد على عادته قوة من الجيش يلغ عددها عشرة آلاف جندى. وكانت أول مرة يذهب فيها سعيد إلى القاهرة بعد أن أصدر السلطان العثمانى فرمانا بتعيينه واليا على مصر.

وفى أصيل اليوم الرابع من بدء الرحلة أى فى ١٥ نوفمبر ١٨٥٤، والركب لايزال فى جوف الصحراء عرض ديليسبس على صديقه محمد سعيد مشروع حفر قناة السويس، وزينه له فى قلبه، وتحاشى أن يخوض فى تفاصيل، واكتفى بإبراز المزايا البراقة لهذا المشروع.

ونال ديليسبس موافقة سعيد فى نفس الجلسة. إذ قال له الوالى «إننى مقتنع بمشروعك، وسوف نبحث وسائل تنفيذه فيما تبقى من أيام الرحلة.

ويمكنك أن تعتبر المسألة منتهية وتستطيع أن تعتمد على».

وطلب منه أن يقدم له مذكرة عن الموضوع، فقدمها له فى نفس اليوم، واستهل ديليسبس مذكرته المؤرخة ١٥ نوفمبر ١٨٥٤ بقوله، إن مشروع إنشاء قناة تصل بين البحرين المتوسط والأحمر، كان موضع اهتمام عظماء الرجال الذين حكموا مصر منذ أقدم العصور مثل سيزو ستريس والاسكندر المقدونى ويوليوس قيصر وعمرو بن العاص ونابليون الأول ومحمد على.

وقال، إنه حفرت عدة مرات عبر العصور قناة تصل بين البحرين عن طريق النيل. وأشار ديليسبس فى مذكرته إلى المذكرة التى وضعها لوبير كبير مهندسى الحملة الفرنسية والخاصة بقناة تصل بين البحرين. وذكر قول بونابرت: «إن المشروع عظيم، ولكن لا أستطيع فى هذه الآونة إنجازه. ومن المحتمل ان تجد الحكومة العثمانية يوما ان عظمتها تتجلى فى تنفيذ المشروع» وخلص ديليسبس من هذا العرض إلى القول بأنه قد حان الوقت لتحقيق نبوءة الإمبراطور نابليون، لأن هذا المشروع سيؤدى إلى دعم مركز الدولة العثمانية ويدحض آراء الذين يتكلمون عن شيخوختها واضمحلالها، ويثبت لهم أنها تملك عناصر القوة والنماء، وأن فى استطاعتها أن تضيف صفحة رائعة إلى تاريخ الحضارة والإنسانية، وانتقل ديليسبس فى مذكرته بعد

ذلك إلى موضوع هام فى السياسة الدولية ليبث الطمأنينة فى نفس الوالى ويبعد عنه مخاوف احتلال إنجلترا لمصر بعد حفر القناة فقال، إن إنشاء قناة السويس واتضاح اهميتها للدول الأوروبية سيجعل هذه الدول تسعى جاهدة للحيلولة دون استيلاء دولة ما عليها مثلها فى ذلك الوقت مثل المضايق..

وتساءل ديليسبس فى مذكرته «لماذا أصبحت حكومات وشعوب الغرب تعمل للمحافظة على حقوق السلطان فى ملكية الآستانة لبوغازى البوسفور والدرنيل؟ ولماذا لقيت الدولة التى أرادت تهديد هذا المركز معارضة مسلحة من أوروبا؟

وكان ديليسبس يقصد من هذين التساؤلين روسيا التى كانت مشتبكة فى ذلك الوقت فى حرب القرم ضد الدولة العثمانية .وكانت إنجلترا وفرنسا وبيدمنت متضمة إلى الدولة العثمانية فى هذه الحرب. ثم استطرد ديلسبس من هذين التساؤلين فقال إن الطريق بين البحر المتوسط والبحر الأسود له من الأهمية البالغة ما يجعل الدولة الأوروبية التى تسيطر عليه متفوقة على جميع الدول الأخرى وقادرة على الإخلال بمبدأ التوازن الدولى الذى تهتم به الأسرة الدولية كلها بالمحافظة عليه .

واستغل ديليسبس صداقته لسعيد باشا والى مصر لتمرير مشروع قناة السويس، وخلال رحلة للعودة من الإسكندرية إلى القاهرة انتظر ديليسبس فرصة مواتية ليطرح فكرته وعندما حانت لم يتركها تمر.

وبكل ما يملك من دهاء وذكاء، وبكل ما يعرفه وعرفه عن نقاط القوة والضعف فى شخصية صديقه محمد سعيد، خاصة نقاط الضعف، أجاد اختيار العناصر التى يطرح بها المشروع وتجاهل نقاط الضعف التى يمكن أن تثير شكوك الحاكم. ولم يتوقف عن إبراز مزايا المشروع حتى نال موافقة سعيد باشا. وعندما طلب منه الوالى تقديم مذكرة، قدمها فى نفس الليلة. وفى المذكرة، كانت فرصته هائلة للعزف على نقاط فى شخصية سعيد وإبراز عظمة المشروع وعظمة من يقوم بتنفيذه، وأن مثل هذا المشروع كان دائما مطمحا للزعماء والقادة البارزين من سيزوستريس الفرعونى إلى الاسكندر المقدونى اليونانى إلى يوليوس قيصر الرومانى إلى عمرو بن العاص العربى المسلم إلى نابليون الفرنسى وانتهاء بوالده محمد على باشا .

ولم ينس أن يوضح حقائق تاريخية ليدعم وجهة نظره منها أن مشروع القناة سبق تنفيذه، وتم وصل البحرين المتوسط والأحمر عبر قناة تمر بالنيل وفروعه. ولم يتوقف في المذكرة عند حدود المزايا ودغدغة مشاعر العظمة والدور التاريخي والمضى على طريق عظماء الرجال الذين حكموا منذ أقدم العصور، والذين اهتموا بمشروع قناة تصل بين البحرين. بل كان عليه أن يعالج بذكاء وكثير من الفطنة نقطتين هامتين الأولى تتعلق بالإمبراطورية العثمانية صاحبة السيادة على مصر.

والثانية تتعلق بالدول الأوروبية خاصة انجلترا وتطلعها إلى احتلال مصر فيما لو تم حفر قناة السويس التى تربط بين الجزيرة البريطانية ومستعمراتها الآسيوية خاصة الهند درة التاج البريطاني.

وفي معالجته لموقف الإمبراطورية العثمانية في المذكرة التي قدمها عمد إلى إبراز أن المشروع سيؤدى إلى دعم مركز الإمبراطورية، ليس ذلك فقط، بل أن مجرد رعاية الإمبراطورية للمشروع وتبنيها له ومباركتها لتنفيذه، سيدحض آراء الذين يقولون بشيخوختها واضمحلالها. ويثبت لهم أنها تملك عناصر القوة والنماء، وأن في استطاعتها أن تضيف صفحة رائعة إلى تاريخ الحضارة والإنسانية. ومن المعروف تاريخيا أن النهضة الصناعية التى ترتبت على اكتشاف البخار، والتى كانت الثمرة الطبيعية لعصر التنوير والنهضة الأوروبية والتركيز فى ميادين البحث العلمى والتطور السياسى والاجتماعى والاقتصادى والثقافى، أوجدت فجوة كانت تزداد اتساعا بين أوروبا والإمبراطورية العثمانية، وزاد من حجم الفجوة التخلف الذى كانت تعيشه الإمبراطورية والترهل الذى أصابها مما أفقدها القدرة على الأخذ بناصية التطور والتقدم.

وعندما رفرفت أعلام الثورة الفرنسية، وهبت رياحها لتقتلع الكثير من بقايا العصور السابقة، كانت الإمبراطورية غارقة في خلافاتها وتمزقاتها.

وأضفت الثورات المتتالية للأقاليم الأوروبية التابعة للإمبراطورية، خاصة الثورة اليونانية مزيدا من الظلال القاتمة على صورة العثمانيين، وشاعت صورة الإمبراطورية العجوز ومقولة رجل أوروبا المريض. وانتظر الجميع لحظة تقسيم

التركة، إلا أن التقسيم لم يكن أمرا يسيرا فى ظل التوازن الأوروبى الهش نتيجة للحروب النابليونية وأطماع الإمبراطورية الروسية تجاه الإمبراطورية العثمانية، وتوالى الثورات والصراعات فى القارة الأوروبية. وحافظت أوروبا على الامبراطورية العثمانية من أجل الحفاظ على التوازنات القائمة طوال هذه الفترة، وإن ظلت ترى فيها رجل أوروبا المريض.

وكان الشفاء كما يرونه هو إنهاء وجود هذه الإمبراطورية وتقسيمها فى ظل ظروف مواتية. وقد استخدم ديلسبس من الاتجاهات والسياسات الأوروبية تجاه الإمبراطورية العثمانية ما يخدم هدفه، وتجاهل ما عدا ذلك، وليس هناك شك فى أن التركيز على أن المشروع يؤدى إلى دعم مركز الإمبراطورية العثمانية، ويدحض آراء الذين يتكلمون عن شيخوختها، أمر ينم عن ذكاء كبير ودهاء أكبر، وقد لاقت هذه النقطة إعجاب سعيد باشا، وكان لابد من معالجة النقطة الثانية الخاصة بموقف انجلترا وتطلعها لاحتلال مصر بقدر أكبر من الذكاء والفطنة، وفى هذه النقطة التى أراد بها بث الطمأنينة فى قلب الوالى، وإزالة مخاوفه من الاحتلال الانجليزى لجأ إلى المقارنة، واستخدم الممرات المائية التى تربط البحر المتوسط بالبحر الأسود، ليقارنها بالقناة التى ستربط بين البحرين المتوسط بالأحمر.

ولم يكن سعيد باشا مؤهلا لإدراك حقيقة العوامل والظروف التى تجعل هذه المقارنة غير موضوعية.

ولم يكن ديلسبس الطموح الساعى لتنفيذ مشروع القناة بالمؤهل لتوضيح الملابسات وعلاقات القوى التى تحيط بكل من المنطقتين والممرين المائيين. ولما كان الهدف هو طمأنة الوالى، وإزالة مخاوفه، فقد قال له: إن إنشاء قناة السويس واتضاح أهميتها للدول الأوروبية سيجعل هذه الدول تسعى جاهدة للحيلولة دون استيلاء دولة ما عليها، مثلها فى ذلك مثل المضايق.

وتساءل ديلسبس فى مذكرته عن أسباب اجتماع الحكومات الأوروبية المحافظة على حقوق السلطان فى ملكية المضايق وعن الأسباب التى جعلت دولة أوروبية أرادت تهديد هذا المركز تواجه معارضة مسلحة من أوروبا.

وفى هذين التساؤلين يشير إلى موقف الدول الأوروبية من روسيا، وتضامنها مع الإمبراطورية العثمانية لمواجهة الخطر والأطماع الروسية. وكانت انجلترا وفرنسا وبيدمنت قد انضمت إلى الإمبراطورية العثمانية فى صراعها المسلح بالقرم مع جيوش الإمبراطورية الروسية، ولم يتوقف ديلسبس عند حدود التساؤل، بل مضى إلى هدفه ليدلل على أن الدول الأوروبية لن تسمح باحتلال انجلترا أو أية دولة أخرى لمصر بعد حفر القناة، وقال ديلسبس فى مذكرته التى قدمها إلى سعيد باشا: إن الطريق بين البحر المتوسط والبحر الأسود له من الأهمية البالغة ما يجعل الدولة الأوروبية التى تسيطر عليه متفوقة على جميع الدول الأخرى، وقادرة على الإخلال بمبدأ التوازن الدولى الذى تهتم به الأسرة الدولية.

وإذا ما أنشىء فى نقطة أخرى بالإمبراطورية العثمانية مركزا مماثلا لهذا المركز أو أكثر منه أهمية، وإذا غدت مصر طريقا لتجارة العالم بشق بزرخ السويس، فستنشأ فى الشرق حالتان متماثلتان فى الأهمية هما: المضايق وقناة السويس.

وفيما يختص بالطريق الجديد فإن الدول الأوروبية الكبرى سوف تعتبر ضرورة ضمان حيدته مسألة جوهرية لا غناء عنها خشية أن تستولى عليه إحداها فى يوم من الأيام.

ثم استعرض ديلسبس في المذكرة شتى المشروعات التى وضعت لحفر القناة منذ عهد الحملة الفرنسية، وقرر أن العقبات الطبيعية التى قد تعترض حفر القناة، لا يمكن أن تقف أمام العلم الحديث ، وأسهب فى شرح فوائد القناة من حيث تقريب المسافات بين أوروبا وأمريكا وبين دول الشرق، وعزز رأيه بإيراد ثبت يوضح بالأرقام المسافة بين كل من موانىء أوروبا وأمريكا، وبين بومباى عن طريق قناة السويس وعن طريق رأس الرجاء الصالح.

وأوضح بذلك مدى الفرق بين الرحلتين، وقال: إن هذه الأرقام تغنى عن كل تعليق، فالفرق فى كل رحلة يوازى أكثر من نصف المسافة عن طريق رأس الرجاء الصالح، ثم قرر أن جميع الشعوب الأوروبية وكذلك الولايات المتحدة الأمريكية يهمها فتح قناة السويس للملاحة، كما يهمها المحافظة على حيدة هذا الممر المائى بصورة دائمة ودقيقة وكاملة.

وانتقل ديلسبس ليتحدث فى مذكرته عن المجد الشخصى للوالى محمد سعيد، فقال: إن موافقة الوالى على إنشاء القناة ستخلد ذكراه فى التاريخ وتسمو به إلى مصاف الملوك المصريين بناة الأهرام، مع فارق كبير، هو أن هؤلاء الملوك قد شيدوا الأهرام إرضاء لغرورهم، ولايكاد يشعر بهم أحد. أما محمد سعيد الذى ينشىء قناة بحرية كبرى فإن البشرية فى مسيرتها سوف تبارك ذكراه عبر العصور والدهور، وكان من أكبر نقاط الضعف فيمحمد سعيد أن المديح كان يستهويه، خاصة إذا كان موضوعه يدور حول عظمته الشخصية.

وقد عرف ديلسبس كيف يستفيد من هذا الوضع إلى أبعد الحدود، ولم ينس ديلسبس فى مذكرته الناحية الدينية، فأوضح أن الحج إلى مكة المكرمة سيغدو بفضل القناة هينا وميسرا فى جميع الأوقات لجميع المسلمين، كما أنه سينجم عن فتح القناة تقدم الملاحة بالسفن التجارية، وتشجيع السفر لمسافات بعيدة واختزال المسافة بنحو ثلاثة آلاف ميل بين حوض البحر المتوسط، وشمالى أوروبا وأمريكا، وبين الأقاليم المتاخمة للبحر الأحمر والخليج الفارسى، وشاطىء إفريقيا الشرقى والهند ومملكة سيام والهند الصينية واليابان، وبلاد الصين الشاسعة، وجزر الفلبين وأستراليا، وقال: إن هذه هى النتائج السريعة لتنفيذ مشروع قناة السويس. واختتم مذكرته بعقد مقارنة بين تنفيذ مشروع قناة السويس ومشروع قناة بنما، وتحدث عن الاستعدادات التى كانت تبذل فى ذلك الوقت لشق قناة بنما. وأوضح أن هذه القناة تجتاز منطقة جبلية وعرة مليئة بالعقبات الطبيعية على عكس المنطقة التى ستجتازها قناة السويس، وتبعا لذلك فإن تكاليف إنشاء قناة بنما تزيد أضعافا مضاعفة على تكاليف حفر قناة السويس، وقد بذل ديلسبس جهدا كبيرا ليكتب مذكرته التى قدمها إلى سعيد باشا حول مشروع قناة السويس، ولم يترك الفرنسى الطموح نقطة مهمة أو غير مهمة يمكن أن تؤثر على والى مصر إلا وعالجها بدهاء شديد. وعندما وصل إلى نقطة التكاليف لجأ أيضا إلى المقارنة مستخدما قناة بنما هذه المرة كموضوع لها.

وفى البداية أوضح للوالى الاختلاف فى طبيعة المنطقتين، فمنطقة قناة بنما جبلية وعرة، مليئة بالعقبات الطبيعية، فى حين أن منطقة قناة السويس سهلة ومنبسطة ورملية فى معظمها، ومن هذا المدخل انطلق ليقول إن نفقات إنشاء قناة تزيد أضعافا

مضاعفة على نفقات حفر قناة السويس، وفى إطار هذا المنطق لا يمكن أن يجد سعيد باشا ثغرة تنفذ منها شكوكه، هذا إذا كان يمكن أن يشك أصلا فى صديقه، ومضى ديلسبس ليوضح فى تقريره ميزة أخرى للقناة للقناة، فالسفن ذات الحمولات الكبيرة تستطيع عبورها من بحر إلى بحر دون أدنى خطر لها.

وبذلك وصل إلى ما يريد أن يقنع به الوالى فى هذه النقطة، فواصل قائلا إن الدول التى يهمها أمر قناة بنما قد استجابت لأول نداء وجه إليها، فعقدت بدون أدنى صعوبة اتفاقات تقرر حيدة هذا الممر المائى الذى يصل بين المحيطين الأطلنطى والهادى.

وخلص من ذلك إلى أن إبرام هذه الاتفاقات يعتبر دليلا على أن الوقت قد حان لمعالجة مسألة قناة السويس على غرار قناة بنما، وبهذه الصورة كانت المذكرة محققة للغرض منها تماما، من حيث أنها خطوة ضرورية وأساسية فى سيناريو إقناع والى مصر محمد سعيد بالموافقة على مشروع قناة السويس، أى أنها كانت جزءا من عناصر استدراج الحاكم للانتصار لفكرة الممر المائى التى تبنتها فرنسا من قبل على فكرة الممر البرى التى دافعت عنها انجلترا، وحولتها إلى واقع على أرض مصر.

وفى أصيل يوم ١٥ نوفمبر ١٨٥٤، وهو اليوم الرابع فى رحلة العودة من الإسكندرية إلى القاهرة على الطريق الصحراوى عرض ديلسبس على محمد سعيد مشروع حفر قناة السويس.

وفى نهاية نفس اليوم أى ١٥ نوفمبر ١٨٥٤ قدم له مذكرة وافية عن المشروع، وبهذه الصورة يمكن الاستنتاج أن هذه المذكرة كانت معدة من قبل، وأنه كان ينتظر اللحظة المناسبة لإبرازها مثلما انتظر اللحظة المناسبة لعرض الأمر على الوالى.

وإذا كنا قد أشرنا من قبل إلى مدى الذكاء والدهاء فى صياغة المذكرة ومعالجة النقاط بالأسلوب الذى يطمئن محمد سعيد ويزيل مخاوفه، إلا أننا يجب أن نقول بوضوح بعد أن عرضناها أن ديلسبس لجأ إلى التضليل لإقناع حاكم مصر. فالمذكرة لم تشر من قريب أو بعيد إلى الصعوبات السياسية والفنية التى تواجه تنفيذ المشروع، كما أنه لم يذكر شيئا عن مواقف محمد على وعباس الأول من المشروع، ولم يوضح حقيقة الصراع الدولى، خاصة الصراع الفرنسى - الانجليزى حول فكرتى الممر البرى

والممر المائى، وما دار حولهما من منافسة ضارية طوال العقود الماضية. وأيضا فقد استخدم المقارنة مرة مع المضايق التى تربط البحر المتوسط بالبحر الأسود، وأخرى مع قناة بنما، ليدلل بما يخدم منطقة ويحقق أهدافه فقط. أى أنه تجاهل عن عمد العناصر والحقائق التى لا تخدم قضيته، ومثل هذا التجاهل لا يمكن وصفه إلا بالتضليل، وهذا يعنى أن الطموح قد دفعه بعيدا عن مقتضيات العلم والموضوعية والشرف. ومع هذا فإنه وجد من الباحثين الفرنسيين من حاول ويحاول الدفاع عن موقفه أو على الأقل تبريره. وقال بعض الباحثين الفرنسيين لتبرير موقف ديلسبس، إنه كان يخشى إثارة مخاوف محمد سعيد، فيما لو ذكر له الحقائق مجردة. لكن مثل هذا التبرير أو الدفاع لا ينفى الاتهام العالق بـ ديلسبس، بل يحاول التخفيف منه. والمهم هنا أن نقول إذا كان طموح ديلسبس قد دفعه إلى التضليل فأين فطنة وذكاء والى مصر التى تمكنه من كشف هذا التضليل؟ لقد كان من الممكن أن يموت المشروع أو يجرى تأجيل النظر فيه، لو لم يكن سعيد ساذجا وقصير النظر.

فمحمد سعيد لم يرث شيئا من فطنة وخبرة وإدراك والده محمد على، الذى ناور بدهاء ليحمى مصر من الآثار التى يمكن أن تترتب عليه، ومن الأخطار التى تتهددها فيما لو نفذ المشروع. كما أنه لم يتعلم من رفض عباس الأول للمشروع، وحرصه على تفضيل الطريق البرى.

وهكذا كانت سذاجة محمد سعيد، وقصر نظره سببا فى قبول المشروع. ومع هذا فإنه توقع معارضة انجلترا له، لذا أشار على ديلسبس أن يقابل بروس فنصل إنجلترا العام فى مصر ليخطره بما قر عليه رأى سعيد من تنفيذ مشروع القناة، وليقف على اتجاهات القنصل إزاء هذا التطور فى مسألة القناة. وقد وصل سعيد وركبه إلى القاهرة مساء يوم ٢٣ نوفمبر ١٨٥٤، وفى اليوم التالى توجه ديلسبس لمقابلة القنصل العام الانجليزى، وخلال المقابلة التى دامت ساعتين، أكد ديلسبس للقنصل أن المشروع ذو صفة تجارية، وامتنع القنصل عن إبداء رأى رسمى فى المشروع، لعدم وجود تعليمات رسمية لديه من حكومته، بعد الموقف الجديد لمشروع القناة.

ويلجأ ديلسبس مرة أخرى إلى التضليل، ليلقى فى روع محمد سعيد أنه لن تكون هناك معارضة إنجليزية للمشروع. فبعد لقائه مع بروس القنصل العام الانجليزى الذى

امتنع عن إبداء رأى رسمى، أبلغ ديلسبس محمد سعيد، أنه وجد قنصل انجلترا موافقا على المشروع، «طالما أنه ليس هناك تدخل من أية دولة، لكن مجرد اكتتاب حر لرءوس أموال فى مشروع يقره عاهل البلد، فهو لا يرى أية معارضة من جانب انجلترا.»

وبلغت السذاجة بسعيد الحد الذى جعله يصدق هذه الرواية، التى كذبتها الأحداث التالية.

وبلغ من حماسه للمشروع وغبطته للرواية التى لا أساس لها، أن قرر أن يعلن على ملأ من أكابر القوم عزمه على تنفيذ مشروع قناة السويس.

وفى حفل كبير أقيم فى القلعة صباح يوم ٢٥ نوفمبر ١٨٥٤، حضره أعضاء السلك القنصلى فى مصر، وكبار موظفى الحكومة والأعيان لتقديم التهانى إلى سعيد على تثبيت السلطان له فى منصبه واليا على مصر وسلامة وصوله إلى العاصمة المصرية. أعلن رسميا بعد أن تقبل التهانى، أمام هذا الحشد أنه قد صحت عزيمته على تنفيذ مشروع قناة السويس، وأنه عهد إلى ديلسبس بتكوين شركة تتولى حفر القناة واستغلالها، وأن يسهم فى تأسيس الشركة أصحاب رءوس أموال ينتمون إلى جميع الدول، ثم التفت الوالى إلى ديلسبس قائلا: هذه هى الخطة أليس كذلك؟

وأمام هذا الحشد الكبير الذى كان مجتمعا فى القلعة، تحدث فأكد للحاضرين أن جميع الدول ستدعى إلى الاشتراك فى المشروع.

وبعد أن فرغ ديلسبس من حديثه، وجه سعيد باشا حديثه إلى دى ليون القنصل العام للويات المتحدة الأمريكية فى مصر قائلا: نحن سندخل فى منافسة مع قناة بنما، وسننتهى من حفر قناة السويس قبل أن تفرغوا من قناة بنما.

وتقبل القنصل الأمريكى هذه الملاحظة قبولا حسنا، وأدرك الجميع أنه لن يكون من معارضى المشروع، أما بروس قنصل انجلترا العام فقد بدا عليه الحنق، وهو يستمع إلى قرار سعيد بوضع مشروع القناة موضع التنفيذ، ومثل هذا الانفعال الذى بدا على وجه القنصل الانجليزى دليل قاطع على كذب الرواية التى نقلها ديلسبس عنه بعد لقائهما إلى سعيد والى مصر.

ويجدر بنا أن تلاحظ سرعة إيقاع الأحداث، فقد تولى سعيد في يوليو ١٨٥٤ بعد مصرع ابن أخيه عباس الأول، وما أن علم ديلسبس حتى أرسل يهنئه بتوليه الحكم، ويطلب إليه تحديد موعد ليحضر من فرنسا لتهنئته شخصيا، ويوم ٧ نوفمبر وصل ديلسبس إلى الإسكندرية، ونزل فى ضيافة والى مصر، وحين دعا سعيد ضيفه لمرافقته فى رحلته العودة إلى القاهرة عبر الطريق الصحراوى، انتظر اللحظة المناسبة لمفاتحته فى المشروع. وفى أصيل اليوم الرابع للرحلة أى يوم ١٥ نوفمبر، عرض ديلسبس مشروعه على سعيد، وفى مساء نفس اليوم قدم له المذكرة التى أعدها من قبل.

ووصل سعيد وركبه إلى القاهرة مساء يوم ٢٣ نوفمبر، وفى اليوم التالى التقى ديلسبس مع بروس القنصل الانجليزى، وصباح يوم ٢٥ نوفمبر أعلن محمد سعيد رسميا عزمه على تنفيذ المشروع أمام الحشد الذى اجتمع فى القلعة لتهنئته.

وازداد النشاط السياسى فى القاهرة عقب التصريح الذى أدلى به سعيد فى حفل القلعة.

فقد واصل ديلسبس اتصالاته السياسية، فقام بزيارة لـ هوبر ـ قنصل النمسا العام ـ الذى أعلن له أن حكومته تؤيد مشروع القناة تأييدا قويا. وأرسل ديلسبس يوم ٢٧ نوفمبر مذكرة إلى بروس ـ قنصل إنجلترا العام ـ أبرز فيها أن الفوائد التى ستعود على بلاده أكبر من الفوائد التى يمكن أن تعود على أية دولة أخرى فى العالم من جراء حفر قناة السويس، قال فيها:

«نظرا لضخامة أسطولها وتزايد إنتاجها الصناعى، واتساع علاقاتها التجارية.» كما أوضح فى مذكرته الطابع العالمى للشركة، مقررا أن مساهمين من مختلف أنحاء العالم سوف يدعون إلى الاكتتاب فى أسهمها دون تفرقة.

وأرفق بالمذكرة، صورة من مذكرة ١٥ نوفمبر ١٨٥٤ التى سبق أن قدمها لمحمد سعيد.

ويوم ٢٨ نوفمبر قام ساباتيه ـ قنصل فرنسا العام فى مصر ـ بزيارة سعيد مهنئا إياه على قرار تنفيذ مشروع القناة. واختتم القنصل حديثه مع الوالى بعبارات وصفها ديلسبس بأنها كانت ضرورية لشد إزر الباشا فى موقفه.

وكان ديلسبس يشعر أن الوالى فى حاجة مستمرة إلى من يؤيده فى موقفه حتى لا يتأثر بمعارضة انجلترا فيتراجع ويتخلى عن تمسكه بالمشروع.

١- عقد الامتياز الأول

وبعد ذلك بيومين أى فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤، أصدر محمد سعيد عقد امتياز لتأسيس شركة تتولى حفر واستغلال قناة السويس البحرية، وهذا العقد يطلق عليه العقد الأول، تمييزا له عن عقد الامتياز الثانى الذى صدر بعد ذلك فى ٥ يناير عام ١٨٥٦، أى بعد العقد الأول بحوالى ثلاث عشرة شهرا.

ويقع عقد الامتياز الأول فى اثنتى عشرة مادة، عدا الديباجة التى جاءت صياغتها على النحو التالى:

لما كان صديقنا المسيو فرديناند ديلسبس قد وجه نظرنا إلى الفوائد التى تعود على مصر من إيصال البحرين المتوسط والأحمر بطريق ملاحى صالح لمرور السفن الكبرى.

وأبان أنه فى الإمكان تأسيس شركة لهذا الغرض من أصحاب رءوس الأموال من جميع الأمم، وقد ارتضينا التدابير التى عرضها علينا.

ورخصنا له بموجب هذا ترخيصا مطلقا فى تأسيس وإدارة شركة عالمية لشق برزخ السويس واستغلال قناة بين البحرين، مع الإذن له فى أن يقوم بجميع الأشغال والمنشآت أو يعهد بها إلى الغير على أن تتكفل الشركة بتعويض الأفراد مقدما إن دعت الحال إلى نزع ملكيتهم للمنفعة العامة.

كل ذلك مع مراعاة الحدود والشروط والالتزامات المحددة فى المواد الآتية:

وقد نصت المادة الأولى على أن يؤسس ديلسبس شركة يعهد محمد سعيد - والى مصر - إليه بإدارتها تسمى «الشركة العالمية لقناة السويس البحرية» لشق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى، وإنشاء أو إعداد مدخلين كافيين أحدهما على البحر المتوسط والآخر على البحر الأحمر. وإنشاء ميناء أو ميناءين.

ونصت المادة الثانية على أن يعين مدير الشركة دائما بمعرفة الحكومة المصرية، ويكون اختياره بقدر المستطاع من بين المساهمين الذين لهم أكبر نصيب فيها.

وحددت المادة الثالثة مدة الامتياز بتسع وتسعين سنة تبدأ من تاريخ افتتاح القناة للملاحة البحرية .

وأوضحت المادة الرابعة أن تنفيذ الأعمال يتم على نفقة الشركة وحدها، وتمنح دون مقابل جميع ما يلزمها من الأراضى التى ليست ملكا للأفراد.

وأوضحت المادة الرابعة أيضا أن التحصينات العسكرية التى ترى الحكومة المصرية إقامتها فى منطقة القناة، لن تكون على نفقة الشركة.

ونصت المادة الخامسة على أن للحكومة المصرية نصيبا قدره ١٥ ٪ من صافى الأرباح تتقاضاه سنويا، وهذه الأرباح تستخلص من ميزانية الشركة، وذلك عدا الفوائد والحصص الخاصة بالأسهم التى تحتفظ الحكومة بحق الاكتتاب فيها عند إصدارها، وذلك بدون أي ضمان من جانب الحكومة لتنفيذ الأعمال أو لقيام الشركة بمهمتها.

أما الشطر الأكبر من صافى أرباح الشركة فيوزع بين الأعضاء المؤسسين وبين حملة الأسهم بنسبة ١٠ ٪ للفريق الأول، ٧٥ ٪ للفريق الثانى.

وأعطت المادة السادسة للشركة الحق فى أن تحدد بالاتفاق مع والى مصر تعريفة رسوم مرور السفن فى القناة، ويجبى مندوبو الشركة هذه الرسوم، على أن تكون تعريفة الرسوم متساوية دائما لجميع الدول، ولا يجوز مطلقا اشتراط امتياز خاص لإحدى الدول دون سواها.

أما المادة السابعة فوثيقة الصلة بالمادة الرابعة وكلتاهما تتصلان بموضوع الأراضى الشاسعة التى تقرر منحها للشركة.

وجاءت صياغة المادة كالآتى: إذا رأت الشركة ضرورة وصل ما بين النيل وممر البرزخ، بإنشاء طرق صالح للملاحة أو إذا سلكت القناة البحرية طريقا متعرجا يرويه ماء النيل، تنازلت الحكومة المصرية للشركة عن الأراضى الداخلة فى الأملاك العامة مما لا يزرع اليوم. وتنتفع الشركة بالأراضى المذكورة بزراعتها على نفقتها أو بإشرافها، مع إعفائها من الضرائب لمدة عشر سنوات ابتداء من يوم افتتاح القناة.

وبعد انتهاء فترة الإعفاء الضيريبى على الأراضى الزراعية التى ستستولى عليها الشركة ومدتها عشر سنوات، لن تدفع سوى ضريبة العشر للحكومة المصرية خلال ما تبقى من مدة الامتياز، أى لمدة تسعة وثمانين عاما، وبعد ذلك لا يجوز لها المضى فى الانتفاع بهذه الأراضى إلا إذا دفعت للحكومة ضريبة تعادل ما سوف يفرض على الأراضى المماثلة لها.

والعجب ما تضمنته المادة الثامنة إذ أعطت للشركة حق بيع ماء النيل للفلاحين، إذ نصت على «أن الأراضى التى كانت تخص الأفراد ويرغبون فى المستقبل فى ريها من مياه ترعة التغذية المنشأة على نفقة الشركة. يدفعون إتاوة تحدد بالاتفاق الودى بين الحكومة المصرية والشركة.»

ونصت المادة التاسعة على منح الشركة صاحبة الامتياز الحق فى أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة فى الأملاك العامة جميع المواد اللازمة لأعمال القناة والمبانى التابعة لها مع إعفائها من الرسوم، كما أنها تتمتع بحق الإعفاء الجمركى على جميع الآلات والمواد التى تستوردها من الخارج لاستغلال امتيازها. وقررت المادة العاشرة أنه عند انتهاء الامتياز تحل الحكومة المصرية محل الشركة وتنتفع بجميع حقوقها دون تحفظ وتستولى على القناة البحرية وجميع المنشآت التابعة لها، ويحدد مقدار التعويض الذى يمنح للشركة فى مقابل تنازلها عن المهمات والأشياء المنقولة باتفاق ودى أو بطريق التحكيم.

ونصت المادة الحادية عشرة على أن يقوم مدير الشركة بعرض قانون نظام الشركة على والى مصر، ويجب أن يحوز موافقته، ولابد من موافقة الوالى على أى تعديل قد يدخل على نظام الشركة مستقبلا، ويجب أن يتضمن نظام الشركة أسماء الأعضاء المؤسسين، وأن يكون لوالى مصر الحق فى اعتماد القائمة المتضمنة أسماءهم.

وعرفت المادة الحادية عشرة، الأعضاء المؤسسين ، فقالت إنهم الذين يكونون قد أسهموا من قبل فى تنفيذ مشروع قناة السويس العظيم، سواء بأعمالهم أم بدراساتهم أم بجهودهم أم بأموالهم.

أما المادة الأخيرة وهى الثانية عشرة فقد تضمنت وعدا من الوالى بأن يقدم هو وجميع رجال حكومته كل مساعدة إلى الشركة من أجل تسهيل العمل بهذا الترخيص واستغلاله.

وذيل محمد سعيد هذا العقد بشرط حتمى صريح، ولأهميته فى الأحداث التى لازمت تاريخ الأحداث، اثنتى عشرة سنة سنذكر نصه حرفيا.

«إلى صديقى المخلص الكريم المحتد الرفيع المقام المسيو فرديناند ديلسبس، بما أنه تلزم موافقة حضرة صاحب العظمة السلطان على الامتياز الممنوح إلى الشركة العالمية لقناة السويس البحرية. فإنى أبعث إليكم بهذه النسخة لحفظها لديكم، أما الأعمال الخاصة بحفر قناة السويس فلن يبدأ فيها إلا بعد الحصول على ترخيص الباب العالى.»

ولاشك أن هذا العقد تضمن امتيازات عظيمة لشركة ديلسبس، وأن هذه الامتيازات إذا كانت تدلل على مدى سذاجة الحاكم، فإنها كانت مجحفة جدا بحقوق مصر.

ونسنا ندرى، لماذا لم يستشر محمد سعيد أيا من الخبراء القانونيين أو الاقتصاديين فى الحكومة المصرية؟

ولماذا لم يشكل لجنة لدراسة عقد الامتياز قبل إصداره وتوقيعه؟ ولماذا العجلة؟ لقد عرض ديلسبس الفكرة يوم ١٥ نوفمبر ١٨٥٤، وقدم مذكرة المشروع فى نفس اليوم، فكيف يصدر محمد سعيد عقد الامتياز يوم ٣٠ نوفمبر؟

وهل يكفى أسبوعان لمجرد تمحيص مثل هذا المشروع الكبير، وتقليبه على كل الأوجه؟

إن مثل هذا المشروع الذى رفضه من قبل كل من محمد على باشا وعباس الأول، كان يتطلب وبالدرجة الأولى اتصالات سياسية بمختلف الأطراف، لتجنيب مصر المخاطر المرتبطة بتنفيذه، وهذا يحتاج لا إلى وقت كاف فقط، بل إلى التريث حتى تستبين مصر وبوضوح مواقف هذه الأطراف، خاصة والصراع بين انجلترا وفرنسا حول هذه القضية لم يحسم بعد.

ثم هناك الدراسات القانونية والاقتصادية والمالية التى يجب أن تشمل كل ما يتعلق بالجوانب المختلفة للمشروع والالتزامات المتعددة لكل الأطراف والحقوق المرتبة سواء

فى أثناء مرحلة التنفيذ أو فى أثناء تشغيل القناة. وهذا لا يحتاج إلى الوقت فقط، بل يحتاج إلى مجموعة ممتازة من الخبراء والمتخصصين للقيام بهذه المهمة التى تتعلق بمشروع يغير من جغرافية المنطقة ومن خطوط الملاحة العالمية. وإذا كان محمد سعيد قد تجاهل كل ذلك، فكيف فاته أن يتوقف أمام حقوق مصر والمصريين؟

وكيف له أن يمنح هذا المغامر الفرنسى حتى لو كان صديقه كل هذه الأراضى التى يتطلبها المشروع مجانا؟

وكيف يسمح له باستغلال المناجم والمحاجر مجانا؟ كيف؟

وكيف يعطيه حق بيع مياه النيل للمصريين، حتى ولو كانت الشركة هى التى قامت بحفر ترعة التغذية؟

وكيف تتنازل الحكومة عن الأراضى الزراعية الداخلة فى الأملاك العامة؟ ليس ذلك فقط، بل يصبح من حق الشركة الانتفاع بها مع إعفائها من الضرائب لمدة عشر سنوات، ثم تقوم بعد ذلك بدفع ضريبة العشر طوال تسعة وثمانين عاما، أى المدة الباقية لفترة الامتياز؟

وإننا نتساءل: هل قرأ محمد سعيد هذا العقد قبل إصداره؟

ويؤكد بعض الخبراء أن سعيد باشا قد مهر العقد بخاتمه دون أن يقوم أى من الخبراء القانونيين أو الاقتصاديين أو الماليين فى الحكومة المصرية بدراسة مواد هذا العقد. ويقرر فريق آخر من الباحثين أن ديلسبس هو واضع هذا العقد وصاحب صياغته، وهو الذى أعطى نفسه والشركة المقرر إنشاؤها كل هذه الامتيازات دون أى إحساس بالحياء.

وقد علق دى روستى - قنصل توسكانا فى مصر - على الامتيازات التى وردت فى هذا العقد بأن قال فى تقرير أرسله إلى وزير خارجية فلورنسا بتاريخ ٢٥ ديسمبر ١٨٥٤، أرفق به نسخة من عقد الامتياز الأول، قائلا: لست فى حاجة إلى أن أظهر لجنابكم مقدار الامتيازات التى منحها سمو الوالى، فإنها عظيمة الفائدة للمسيو ديلسبس، وللشركة المراد تأسيسها.

وما ذلك إلا لأنه لم يحدث أبدا أن ظفر أى شخص بمثل تلك الامتيازات العظيمة، وبمثل هذا السخاء من أية حكومة كانت، أما كرابيتس - المستشار الأمريكى فى محكمة الاستئناف المختلطة فى الإسكندرية سابقا - فقد قال متهكما بمرارة «ومن الغريب أن سعيد لم يطالب صديقه بأى شىء مقابل الامتيازات التى منحها إياه، بل باع إرث الفراعنة لرجل فرنسي وقبض الثمن ابتسامة زائلة.»

ولم يذكر العقد أية صفة لديلسبس سوى أنه صديق محمد سعيد باشا - والى مصر - وقد برزت هذه الصداقة شكلا وموضوعا فى صياغة العقد، وتكررت لفظة الصداقة فى العقد أكثر من مرة، فقد استهل سعيد باشا العقد بهذه الجملة «لما كان صديقنا المسيو فرديناند ديلسبس قد وجه نظرنا إلى الفوائد التى تعود على مصر من إيصال البحرين...»

وكما استهل سعيد باشا العد ذاكرا صداقته للفرنسي ديلسبس، فقد اختتم العقد بهذه العبارة.

«إلى صديقى المخلص الكريم المحتد الرفيع المقام المسيو فرديناند ديلسبس» ولا يجوز أن يصدر عقد امتياز على هذه الدرجة من الخطورة والأهمية السياسية والاقتصادية والتاريخية إلى شخص ليست له صفة رسمية، فلابد أن يمثل هذا الشخص شخصية اعتبارية كمؤسسة أو شركة مالية أو تجارية أو صناعية، تكون قائمة قبل صدور العقد.

ومن الحقائق الثابتة أن ديلسبس لم يكن مهندسا ولم يلتحق بمدرسة أو كلية للهندسة. ولم يكن رجل أعمال أو رجل صناعة، وإنما كان واحدا من رجال السلك الدبلوماسى الفرنسى، وقد أحيل للاستيداع لأمور نسبت إليه ثم عاش فى كنف والدة زوجته.

ويلاحظ أيضا أن عقد الامتياز قد أسند إلى ديلسبس رئاسة الشركة إلى أجل غير محدود بمدة معينة مما يدل على أن تحقيق المصلحة الشخصية لديلسبس كانت أمرا قد وضع فى الاعتبار عند صياغة مواد العقد.

ويلاحظ كذلك أن عقد الامتياز الأول لم يتعرض صراحة لحيدة القناة المزمع حفرها. ولم يتعرض لأى تنظيم دولى أو إقليمى خاص بوضعها، وإن كان قد أوضح فى المادة السادسة أن جميع دول العالم من حقها استخدام القناة على أساس المساواة التامة، والخضوع لتعريفة واحدة، وبدون تقرير امتياز لإحدى الدول دون سواها.

وإذا رجعنا إلى منطوق الديباجة والمادة الأولى من العقد وإلى الشرط المذيل به، سنجد أن صفة العالمية قد تقررت للشركة لا لقناة السويس. والصباغة هنا لها دلالتها، فالعالمية كصفة لا تنسحب على القناة لأنها تحفر فى أرض مصرية، وتأسيسا على موقعها ووضعها تلحق بها صفة المصرية، أما جنسية الشركة فلم يرد بخصوصها أى نص فى العقد.

ومن المعروف أن كل شركة فى العالم لها جنسية، أما وصف الشركة بأنها شركة عالمية، فهو مجرد وصف لإبعادالطابع الفرنسى البحت عن الشركة رغبة فى تبديد شكوك إنجلترا نحو الشركة الوليدة ونحو القناة. وليدل من ناحية أخرى على أن باب الاكتتاب فى أسهم الشركة مفتوح أمام جميع الناس من مختلف الشعوب والديانات.

ومن المثير للدهشة والاستغراب أن مواد العقد التى تضمنت ما تضمنت من امتيازات وحقوق للشركة ولديلسبس قد أغفلت أمرا مهما جدا، بل وأساسيا، ألا وهو مسار قناة السويس البحرية، فمثل هذا التحديد كان يعنى:

أولا: وجود دراسات جادة ورسوم وخرائط جاهزة للتنفيذ قد أعدتها مجموعة من الخبراء والمتخصصين.

ثانيا: تحديد ما إذا كان اتصال البحرين المتوسط والأحمر سيتم بقناة مباشرة أم بصورة غير مباشرة تعتمد على نهر النيل مثلما حدث من قبل.

ثالثا: حق الحكومة المصرية فى مراجعة الخرائط والرسوم والتصميمات وعرضها على فريق آخر من الخبراء لدراستها ودراسة الالتزامات والحقوق التى سيرتبها العقد سواء لمصر أم للشركة.

ومثل هذا الإغفال ربما كان التسرع هو السبب فيه، ومع هذا يظل مثارا للدهشة والاستغراب.

وقد كان تسرع سعيد باشا ورغبته فى إقرار المشروع الذى عرضه عليه ديلسبس واحدا من الأسباب التى أدت بمن صاغ العقد ووضع مواده إلى إغفال تحديد مسار القناة، وهذا التسرع ورغبة سعيد فى الإعلان عن عزمه على المضى قدما فى تنفيذ مشروع حفر قناة السويس فى الحفل الذى أقامه فى القلعة صباح اليوم ٢٥ نوفمبر. أدى إلى توقيع العقد دون أن يسبق ذلك الدراسات الفنية والهندسية الضرورية لتحديد مسار القناة وطبيعتها.

كما ترك من صاغ العقد أمر حفر ترعة للمياه العذبة تخرج من النيل لإمداد منطقة القناة بمياه الشرب رهنا بإرادة الشركة إذا رأت أن تحفر حفرت، وإذا لم ترد لم تفعل، ورغم عنصر الاختيار هنا، فقد رتب العقد للشركة حقوقا واسعة وامتيازات كبيرة، فيما لو قامت بحفر هذه الترعة.

ليس ذلك فقط هو كل أوجه القصور فى العقد، بل هناك ما هو أكثر خطورة لأنه يتعلق بسيادة مصر.

ومن ذلك ما تضمنه العقد من إشراك الشركة مع الحكومة المصرية فى تحديد رسوم المرور التى تؤديها السفن مقابل عبور القناة.

ومن المبادىء المقررة قانونا أن تقرير الرسوم وجبايتها عمل من أعمال السيادة.

وقد تضمن النص عنصر دوام الاتفاق بين الطرفين على تحديد هذه الرسوم، حيث جاء فى المادة السادسة أن... للشركة الحق فى أن تحدد مع والى مصر تعريفة رسوم مرور السفن فى القناة، ويجبى مندوبو الشركة هذه الرسوم... وأن تحدد وتوضع «دائما باتفاق بين الشركة ووالى مصر».

وبعد توقيع الاتفاقية التى عرفت بفرمان نوفمبر عام ١٨٥٤ أصبحت مصر بمقتضاه ملكا للقناة. وكان على مصر أن تكافح لمدة قرن من الزمان لكى تصبح القناة ملكا لها..

وقد احتار كتاب التاريخ فى موقف محمد سعيد وأغلب الذين تعرضوا لأسرار امتياز حفر قناة السويس قالوا إن علاقة محمد سعيد بديلسبس لم تكن المبرر الذى

ـمكن أن يجعل خديوى مصر يعطى لصديقه الفرنسى فرمان الامتياز الذى لا مثيل له فى التاريخ..

ويلخص المؤرخ الإنجليزى إدوارد ديزى مأساة فرمان امتياز شق قناة السويس بأنه لم يحدث أبدا أن منح امتياز يكفل لصاحبه مثل تلك المزايا للحاصل عليه، ويلقى مثل تلك الأعباء والتكاليف على من أصدره مثل الامتياز الذى منحه محمد سعيد باشا والى مصر لشركة قناة السويس. ووصف أحد كبار كتاب التاريخ فرمان الامتياز بأنه فى الواقع كان عبارة عن هدية شخصية من الخديوى لهذا الرجل الذى أصبح فيما بعد من أبطال السخرة فى التاريخ .

ولم يستطع الكثيرون تبرير موقف محمد سعيد إلا بالقول إن ديلسبس مناه بالأحلام وأن القناة حين يتم شقها سوف تضفى على الخديوى المجد، وستصل شهرته إلى مدى شهرة بناة الأهرام، وإن أوروبا سوف تحافظ على مصر بنفس الطريقة التى تحافظ بها على الإمبراطورية التى يجرى فيها البسفور - الدولة العثمانية- ولم يكتف الخديوى بذلك بل عاد بعد سنتين فقط وأعطى الامتياز الثانى الذى كان أشد إلزاما للحكومة المصرية من الأول خاصة فيما يتعلق بمشاركة عمال مصر فى حفر قناة السويس.

ويؤكد تاريخ تلك الفترة أن سعيد شعر عقب توقيعه الاتفاقية بالخوف من السلطان. وأما إنجلترا، فقد أنكر الإنجليز الاتفاق لأنه يضع فى يد فرنسا سلاحا فى معركة الاستعمار والتنافس على النفوذ والأسواق العالمية. وأعلن الإنجليز إنكارهم لذلك وقرروا إسقاط المشروع، وعمل رجالهم فى الآستانة على إقناع السلطان ورجاله بأن حفر القناة على يد الفرنسيين معناه خلق مصالح خطيرة لفرنسا فى الإمبراطورية العثمانية، وأن فرنسا ستنفذ عن طريقها الى قلب الدولة ، وأن النتيجة الحتمية لذلك هى انفصال مصر واستيلاء فرنسا عليها. ولهذا بعث السلطان يستنكر عمل واليه فى مصر، ويحذره من الاستمرار فيه .

ووقع سعيد فى مأزق لم يستطع الخلاص منه، فقد بدأ ديلسبس يستحثه على التنفيذ، ويهدده بغضب فرنسا، فى حين كان هو يتردد ويتراجع خوفا من السلطان

ومن انجلترا. ومضى ديلسبس يهدده ويطارده ، ورأى سعيد أن يخرج من الموضوع. وذهب ديلسبس فجمع مجموعات من قطاع الطرق والرعاع من جزر البحر المتوسط وسلحهم بالبنادق، وسلطهم على قرى الدقهلية والشرقية والغربية ليخطفوا الناس ويرغموهم على العمل فى المشروع فاذا اعترضهم رجال الأمن المصريون تبادلوا إطلاق النار معهم، وسعيد باشا قابع فى قصره لا يدرى ماذا يفعل. وأصيب فى النهاية برعب شديد من ديلسبس، فأراد التخلص منه، وبالفعل حاول قتله مرة ولكنه فشل كما ذكرت بعض المؤلفات.

واكتملت المأساة، عندما استسلم محمد سعيد باشا مرة ثانية لصديقه ديلسبس، ووقع له فرمان ٥ يناير عام ١٨٥٦ ، وهو الذى أطلق عليه فرمان الامتياز الثانى، وكان أسوأ من الأول حيث أيد تماما وبوضوح كل ما جاء فى فرمان الامتياز الأول فى نوفمبر عام ١٨٥٤ , ويتكون الفرمان الثانى من ٢٣ مادة وأتى كالتالى:

فرمان الامتياز الثانى ٥ يناير عام ١٨٥٦

شروط الالتزام لإنشاء واستغلال قناة السويس الكبيرة وملحقاتها.

نحن سعيد باشا والى مصر.

بعد الاطلاع على الفرمان الصادر منا بتاريخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ الذى رخصنا فيه إلى صديقنا فرديناند ديلسبس ترخيصا خاصا فى تأسيس وإدارة شركة عامة لشق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى وإنشاء وإعداد مدخلين توى اتساع كاف أحدهما على البحر الأبيض المتوسط والآخر على البحر الأحمر وبناء مرفأ أو مرفأين.

ولما كان جناب المسيو فرديناند ديلسبس قد عرض علينا أن تأسيس الشركة المذكورة وفقا للأوضاع والشروط والتى تتبع بوجه عام فى تأسيس الشركات من هذا النوع يحسن أن يسبقه النص مقدما بصورة أشمل وأوفى على التكاليف بالالتزامات والإتاوات التى تفرض على هذه الشركة من ناحية ومن ناحية أخرى على الامتيازات والاعفاءات والميزات التى تختص بها الشركة وعلى التسهيلات التى تمنح لإدارتها .

لذلك قررنا أن تكون شروط الالتزام المشار إليها بهذ الفرمان كما يلى:

الباب الأول

الالتزامات

مادة ١

على الشركة التى أسسها صديقنا المسيو فرديناند ديلسبس وفقا لترخيصنا المؤرخ ٣٠ نوفمبر عام ١٨٥٤ أن تقوم على نفقتها ومسئوليتها بجميع الأشغال وأعمال البناء اللازمة لإنشاء:

١- قناة صالحة للملاحة البحرية الكبرى بين السويس على البحر الأحمر وخليج الطينة (بورسعيد) على البحر الأبيض المتوسط .

٢ ـ قناة للرى صالحة للملاحة النهرية فى النيل تصل هذا النهر بالقناة البحرية المذكورة .

٣ ـ فرعين للرى والشرب من القناة الأخيرة لجلب المياه فى اتجاهى السويس والطينة.

تجرى الأعمال بحيث تنتهى فى ميعاد غايته ست سنوات إلا إذا طرأت دوافع وأسباب تأخير ناشئة عن قوة قاهرة .

مادة ٢

للشركة أن تنفذ بذاتها الأعمال المكلفة بها أو أن تتعهد بها إلى مقاولين بطريقة المناقصة أو الممارسة ويجب في جميع الأحوال أن يكون أربعة أخماس العمال المستخدمين في هذه الأعمال ـ على أقل تقدير ـ من المصريين .

مادة ٣

تحفر القناة البحرية المعدة لمرور السفن الكبرى بالعمق والاتساع المحددين في برنامج اللجنة العلمية الدولية ، ووفقا لهذا البرنامج تبتدئ القناة من منبعها من ميناء السويس ذاته وتستمر فتجتاز البحيرات المرة وبحيرة التمساح وتنتهي في مصبها في البحر الأبيض المتوسط عند نقطة من خليج الطينة تحددها المشروعات النهائية التي سيضعها مهندسو الشركة .

مادة ٤

تبتدئ قناة الري المعدة للملاحة النهرية وفقا لشروط البرنامج المذكور بالقرب من مدينة القاهرة وتسير في واد الطميلات وتنتهي لتصب في القناة البحرية الكبرى عند بحيرة التمساح .

مادة ٥

تتفرع القناة السابق ذكرها قبيل مصبها في بحيرة التمساح فيتجه فرع من هذه النقطة إلى السويس وفرع آخر إلى الطينة بمحاذاة القناة البحرية الكبرى .

مادة ٦

تحول بحيرة التمساح إلى مرفأ داخلي صالح لاستقبال أكبر السفن حمولة ويجب على الشركة فوق ذلك عند الاقتضاء:

١ – أن تبني مرفأ تأوي إليه السفن عند مدخل القناة البحرية في خليج الطينة.

٢ – أن تحسن مرفأ غاز السويس بحيث تأوي إليها السفن كذلك.

مادة ٧

توالى الشركة دائما القيام على نفقتها بصيانة القناة البحرية والموانىء التابعة لها والقناة المتصلة بالنيل والقناة المتفرعة عنها .

مادة ٨

لمن يرغب من ملاك الأراضي الزراعية على ضفاف الأقنية التي تنشئها الشركة في رى أرضه بالمياه المستمدة من هذه الأقنية أن يحصل على هذا الامتياز في مقابل دفعه تعويضا أو إتاوة تحدد قيمتها وفق للشروط المبينة بعد في المادة (١٧)

مادة ٩

تحتفظ بحق انتداب مندوب خاص في مركز إدارة الشركة يتقاضى منها مرتبة ويمثل لدى إدارتها حقوق الحكومة المصرية ومصالحها فيما يتصل بتنفيذ أحكام هذا الفرمان وشروطه.

وعلى الشركة إذا كان مركز إدارتها خارج مصر أن تعين وكيلا أعلى يمثلها بمدينة الإسكندرية مزودا بكافة السلطات اللازمة لضمان سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا.

الباب الثانى

الامتياز

مادة ١٠

لإنشاء القنوات وملحقاتها المشار إليها فى المواد السابقة تترك الحكومة المصرية للشركة الانتفاع بلا ضريبة أو إتاوة بما قد يلزمها من الأراضى غير المملوكة للأفراد. كذلك تخول للشركة حق الانتفاع بجميع ما ستقوم الشركة بريه وزراعته على نفقتها من الأراضى التى لاتزال بورا حتى اليوم وليست ملكا للأفراد وذلك مع التحفظات الآتية:

١- تعفى الأراضى الداخلة فى هذه الفئة الأخيرة من كل ضريبة لمدة عشر سنوات فقط ابتداء من تاريخ بدء استغلالها .

٢ - بعد انتهاء المدة المذكورة تصبح هذه الأراضى طيلة الباقى من مدة الالتزام خاضعة للالتزامات والضرائب التى تخضع لها فى الظروف نفسها سائر أراضى القطر المصرى .

٣ - يمكن للشركة فيما بعد إما بنفسها وإما بمن تلقى الحق عنها موالاة الانتفاع بهذه الأراضى بهذه الأراضى واستمداد المياه اللازمة لاستثمارها وذلك فى مقابل دفع ضرائب مماثلة للضرائب المفروضة على الأراضى المماثلة للحكومة المصرية.

مادة ١١

يرجع إلى الرسوم الملحقة بهذا البيان فى تعيين مساحة الأراضى الممنوحة للشركة وحدودها طبقا للفقرتين(١) و(٢)من المادة العاشرة السابقة والأراضى الممنوحة لإنشاء الأقنية وملحقاتها مع إعفائها من الضريبة والإتاوة وفقا للفقرة الأولى وملونة فى الرسوم المذكورة باللون الأسود ..أما الأراضى التى تركت للشركة لتقوم بزراعتها على أن تدفع عنها بعض الرسوم وفقا للفقرة الثانية فقد لونت باللون الأزرق .

تعتبر باطلة كل وثيقة لاحقة لفرماننا الصادر فى الثلاثين من شهر نوفمبر سنة ألف وثمانمائة وأربع وخمسين تنشئ للأفراد قبل الشركة، إما حقا فى المطالبة بتعويض لم يكن قائما إذ ذاك على الأراضى وإما حقا فى المطالبة بتعويضات تفوق القدر الذى كان يجوز لهم المطالبة به فى ذاك الحين.

مادة ١٢

تسلم الحكومة المصرية عند الاقتضاء إلى الشركة الأراضى التى يملكها الأفراد والتى تلزم الشركة حيازتها لتنفيذ الأعمال واستغلال الالتزام على أن تدفع الشركة التعويضات العادلة لمستحقيها .

تسوى التعويضات عن الاستيلاء المؤقت أو نزع الملكية النهائية تسوية ودية بقدر الإمكان وفى حالة عدم الاتفاق تحدد التعويضات هيئة تحكيم تباشر عملها بإجراءات مختصرة تؤلف من:

١- محكم تختاره الشركة .

٢- محكم يختاره أصحاب الشأن.

٣ - محكم ثالث معينا منا.

وتكون قرارات هيئة التحكيم هذه نافذة وغير قابلة للاستئناف.

مادة ١٣

ترخص الحكومة المصرية للشركة الملتزمة طيلة مدة الالتزام فى أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة فى الأملاك العامة جميع المواد اللازمة لأعمال البناء

ولصيانة المنشآت والمباني التابعة لها دون أن تدفع عن ذلك أى رسم أو ضريبة أو تعويض.

وتعفى الشركة فوق ذلك من أداء الرسوم الجمركية على الآلات والمواد التى تستوردها من الخارج سدا لحاجة مختلف أقسامها خلال مدة الإنشاء أو الاستغلال.

مادة ١٤

نعلن رسميا باسمنا وباسم خلفائنا أن القناة البحرية الكبرى من السويس إلى الطينة والمرافق التابعة لها مفتوحة على الدوام بوصفها ممرا محايدا لكل سفينة تجارية عابرة من بحر إلى آخر دون تمييز أو حرمان أو تفضيل بين الأشخاص او الجنسيات فى مقابل دفع الرسوم ومع مراعاة الأنظمة التى تفرضها الشركة العامة الملتزمة فيما يتعلق باستخدام القناة المذكورة وملحقاتها وذلك بشرط إقرار الباب العالى.

مادة ١٥

يترتب على المبدأ المقرر فى المادة السابقة أنه لا يجوز للشركة العامة الملتزمة فى أى حال من الأحوال أن تمنح أية سفينة أو شركة أو فرد أية فوائد أو امتيازات لا تمنح لغيرها من السفن أو الشركات أو الأفراد فى نفس الأحوال .

مادة ١٦

مدة الشركة محددة بتسع وتسعين سنة تبتدئ من تاريخ إنجاز الأعمال وافتتاح القناة البحرية للملاحة. وتستولى الحكومة المصرية لدى انقضاء هذه المدة على القناة البحرية التى أنشأتها الشركة، وتتسلم الحكومة فى هذه الحالة جميع الآلات والمؤن المخصصة للخدمة البحرية للمشروع مع توفية الشركة قيمتها محددة وديا أو بواسطة خبراء على أنه إذا احتفظت الشركة بالالتزام لمدد متتالية كل منها تسع وتسعون سنة رفع الاستقطاع المشترط لصالح الحكومة المصرية فى المادة الثامنة عشرة المذكورة بعد إلى عشرين فى المائة فى المدة الثانية وإلى خمسة وعشرين فى المائة فى المدة الثالثة وهكذا على التوالى بزيادة خمسة فى المائة لكل مدة دون أن يتجاوز هذا الاستقطاع بحال من الأحوال خمسة وثلاثين فى المائة من صافى أرباح المشروع .

مادة ١٧

تعويضا للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال التى كلفت بها بمقتضى هذا الفرمان، نرخص لها من الآن وطيلة المدة التى تتمتع فيها بالالتزام وهى المدة المبينة فى الفقرتين الأولى والثالثة من المادة السابعة فى أن تفرض وتتقاضى عن المرور فى الأقنية والمرافىء التابعة لها رسوما للملاحة والإرشاد والقطر والسحب والرسو وفقا لتعويضات لها أن تعدلها فى كل وقت مع مراعاة الشروط الآتية :

١- تحصل هذه الرسوم دون استثناء أو تمييز على جميع السفن بشروط مماثلة .

٢- تنشر التعريفات قبل ثلاثة أشهر من العمل بها فى عواصم البلدان التى يعنيها الأمر وفى مرافئها التجارية الرئيسية .

٣- لا يزيد رسم الملاحة الخاص على حد أقصى قدره عشرة فرنكات عن كل طن من حمولة السفن وعن كل فرد من المسافرين .

٤- ويجوز للشركة أيضا فى الحالات التى تمد الأفراد فيها بالمياه بناء على طلبهم طبقا لنص المادة الثامنة المتقدمة أن تتقاضى منهم وفقا لتعريفات تحددها رسما يتناسب وكمية المياه المستهلكة ومساحة الأراضى التى يتم ريها .

مادة ١٨

على أنه فى مقابل الأراضى المتنازل عنها والامتيازات الأخرى الممنوحة للشركة بمقتضى المواد السابقة نحتفظ لصالح الحكومة المصرية بحق استقطاع ١٥ فى المائة من صافى الأرباح السنوية التى تحددها وتوزعها الجمعية العمومية للمساهمين.

مادة ١٩

جب أن تعتمد بقرار منا قائمة الأعضاء المؤسسين الذين اشتركوا بأعمالهم وبحوثهم وأموالهم فى تحقيق المشروع قبل تأسيس الشركة .وبعد استقطاع الحصة المنصوص عليها لصالح الحكومة المصرية طبقا للمادة (١٨) المتقدم ذكرها يخصص جزء من صافى أرباح المشروع السنوية قدرها ١٠ فى المائة للأعضاء المؤسسين أو لورثتهم أو لمن يحل محلهم فى حقهم .

مادة ٢٠

بغض النظر عن الوقت اللازم لتنفيذ الأعمال يرأس صديقنا ووكيلنا المسيو فرديناند ديلسبس الشركة ويديرها بوصفه مؤسسا أول لها ذلك لمدة عشر سنوات تبدأ من اليوم الذى تبدأ فيه مدة التمتع بالالتزام وقدرها تسع وتسعون سنة وفقا للمادة (١٦) .

مادة ٢١

تعتمد الأنظمة المرافقة للشركة المنشأة تحت اسم (الشركة العامة لقناة السويس الكبرى) ويعتبر هذا الاعتماد بمثابة ترخيص لتأسيس الشركة فى شكل الشركات المساهمة اعتبارا من اليوم الذى يتم فيه الاكتتاب فى كامل مادة ٢٢

رأس المال.

وإظهارا لرغبتنا الأكيدة فى نجاح المشروع فإننا نعد الشركة بتعضيد الحكومة المصرية لها تعضيدا خالصا ونحث صراحة بمقتضى هذا جميع الموظفين والمأمورين والعمال فى أقسام إدارتنا على إمدادها بالمساعدة وحمايتها فى كل مناسبة.

ولما كنا قد وضعنا مهندسينا لينان بك وموجل بك تحت تصرف الشركة فيما يتعلق بإدارة وتسيير الأعمال التى تأمر بها فإننا نعهد إليهما كذلك بالإشراف الأعلى على العمال وعليهما تنفيذ اللوائح الخاصة بمباشرة الأعمال .

مادة ٢٣

تلغى جميع الأحكام الواردة فى فرماننا الصادر فى ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ وغيرها من الأحكام التى تتعارض مع نصوص وأحكام شروط الالتزام هذه، وهى التى تعتبر وحدها قانونا للالتزام المنصوص على حدوده وشروطه فيها .

صدر بالإسكندرية فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ .

إلى صديق المخلص الكريم المحتد والرفيع المقام المسيو فرديناند ديلسبس ،

بما أنه يجب تصديق عظمة السلطان على الالتزام الممنوح للشركة العامة لقناة السويس فإنى أرسل لكم هذه الصورة لتتمكنوا من تأسيس الشركة المذكورة من الناحية المالية.

أما أعمال حفر البرزخ فتستطيع الشركة مباشرتها حالما يصدر ترخيص الباب العالى لنا .

القاهرة فى ٢٦ ربيع الثانى ١٢٧٢ خاتم الوالى

الموافق ٥ يناير ١٨٥٦

ويجدر بنا أن نذكر أن عددا من المؤلفات التى صدرت فى أوروبا عن تاريخ تلك الفترة ذكرت أن وزارة الخارجية الفرنسية هى التى قامت بصياغة الفرمان الثانى لكى تتمكن فرنسا من الدخول إلى قلب مصر حيث كانت عملية المنح فيه من الخديوى لديلسبس أكبر وأعظم من الفرمان الأول كما أخرجت بنود الفرمان شركة قناة السويس من ولاية القضاء المصرى نهائيا.

وعادت تركياتحتج من جديد ولكن دون جدوى، وبدأت اللعبة من جديد واستقدم ديلسبس نفرا من قطاع الطرق وزودهم بالسلاح وبدأ العمل فى حفر القناة فعلا فى ٢٥ أبريل سنة ١٨٥٩ .

واشتد المرض بمحمد سعيد ومات يوم ١٨ يناير نهائيا بعد ٤ سنوات من بدء العمل فى حفر القناة.

وقد أضفت الحكومة الفرنسية كل أسباب التأييد والرعاية طوال مراحل تنفيذ المشروع حتى غدت القناة حقيقة واقعة.

وكان وراء ذلك إدراكها لحقيقة أبعاد وحجم انتصارها على انجلترا فى إطار التنافس حول أى من الطريقين هو الأولى بالمكانة والأولى بأن تستخدمه أوروبا فى طريقها إلى الشرق عبر مصر ولم تزل فرنسا ترعى المشروع طوال الوقت حتى غدت القناة حقيقة واقعة.

وبمضى الزمن تضاءلت أهمية الطريق البرى، وأمست قناة السويس أهم الممرات المائية البحرية فى العالم قاطبة .

وإذا كانت انجلترا قد كسبت الجولة الأولى فى هذه المرحلة فقد كسبت فرنسا الجولة الثانية ولم يكن متوقعا أن تسلم انجلترا بالانتصار الفرنسى، فالصراع على أشده على كل المستويات السياسية والاقتصادية والعسكرية. وكانت الظروف والمد الأوروبى الاستعمارى هى افضل قوة دافعة لاستمرار الصراع .

٣- السخرة

كان مشروع شق القناة فى نظر ساسة الإمبراطورية البريطانية وسيلة من وسائل فرنسا لقطع الطريق على مستعمراتها فى الشرق وشبه القارة الهندية .ولم يغب عن بريطانيا العظمى، وهى لم تنس بعد حملة نابليون على مصر، ولا ما كتبه فى منفاه بجزيرة سانت هيلانة، حيث قال ان الإنجليز تنخلع قلوبهم إذا رأوا فرنسا تحتل مصر. ونحن بهذا الاحتلال نوضح لأوروبا الوسيلة الفعالة لحرمان الإنجليز من الشرق. وكان منطقيا أن تقف بريطانيا ضد محاولات ديلسبس لحفر قناة السويس. وعندما فشلت بدأت تقف ضد عمليات السخرة فى القناة، وكانت الحكومة البريطانية وراء ما جرى فى البرلمان البريطانى فى ذلك الوقت عندما وقف أحد اللوردات يوجه العديد من الأسئلة حول ما يجرى من أعمال السخرة فى القناة .

ويؤكد عدد من كتاب التاريخ أن موقف بريطانيا لم يكن دافعه الرحمة أو الشفقة بعمال مصر وفلاحيها الذين يعانون من عذاب ومرارة السخرة بل النيل من فرنسا وتجريحها وتلويث سمعتها وفى نفس الوقت كانت الإمبراطورية فى حاجة ماسة جدا فى ذلك الوقت إلى تسخير الأيدى المصرية لإنتاج مزيد من القطن المصرى، فالعالم فى هذا الوقت كان يعانى من مجاعة قطنية نشأت نتيجة اندلاع الحرب الأهلية الأمريكية، وترك الفلاح الأمريكى لأرضه وبالتالى نقص محصول القطن الذى كان يدير آلات مصانع النسيج فى بريطانيا. وهكذا فإن عدم ترك الفلاحين المصريين لأراضيهم سيقضى على مشكلة بطالة عمال النسيج التى أطلت برأسها وهددت الاقتصاد البريطانى.

وتفاصيل قصة السخرة تبدأ من المادة الثانية فى عقد الامتياز الثانى، وهى مادة استطاع ديلسبس أن يجعل منها بعقليته الأساس لنظام السخرة فى حفر القناة، حيث تمكن بعد ذلك من صياغة هذه المادة فى لائحة استخدام العمال الوطنيين فى أشغال قناة السويس، والتى حصل عليها فى العشرين من يوليو عام ١٨٥٦ .

ويذكر الدكتور عبد العزيز الشناوى فى كتابه (السخرة فى حفر قناة السويس) أن هذه اللائحة التى كانت تتكون من ١١ مادة نصت المادة الأولى منها على أن

الحكومة المصرية عليها أن تقدم العمال الذين سيخدمون الشركة تبعا للطلبات التى سيتقدم بها كبير مهندسى الشركة، وطبقا لاحتياجات العمل .ويرى أن ديلسبس كان بارعا وشديد الخبث والدهاء فى صياغة هذه اللائحة التى تمثل المادة الأولى أخطرها جميعا، ذلك أن ديلسبس تجنب فى براعة عد استخدام لفظ السخرة، فى حين أن بعض موادها كانت تفيض بالسخرة روحا ومعنى.

وليس ذلك فقط، بل إن اللائحة والمادة الأولى منها كانت تمثل أشد أنواع الغبن على مواسم الزراعة فى مصر بنسب معى، ذلك أن تقديم الحكومة للعمال المصريين الذين سيعملون فى حفر القناة سيتم وفقا لمشيئة وطلبات ورغبات كبير المهندسين، مما يعطل الزراعة التى كانت تعتمد عليها مصر بالدرجة الأولى فى ذلك الوقت، ولعل ذلك يؤكد الموقف الانجليزى من السخرة، فالصراع بين بريطانيا وفرنسا كان على المصالح، فعمال مصر كان عليهم أن يعملوا فى زراعة القطن الذى تحتاجه المصانع البريطانية، وكان عليهم فى نفس الوقت حفر قناة السويس بأظافرهم لكى تفوز فرنسا بموقع قدم فى مصر.

واستطاع ديلسبس استغلال المادة الثانية أسوأ استغلال، ولم يقتنع فى بعض مراحل الحفر بالعشرين ألف فلاح مصرى الذين كانت الحكومة المصرية تدفع بهم إلى مواقع الموت فى بداية كل شهر طبقا لنظام السخرة، بل كان يطالب بإلحاح شديد بضرورة إلحاق المزيد من العمال. وكانت حكومة مصر تبعث إليه بالمزيد حتى وصل رقم العمال المشاركين فى الحفر إلى ٤٠ ألفا فى بعض الشهور..

ولكى نعرف مدى استغلال الشركة وديلسبس لهذه المادة من اللائحة، علينا أن نتابع ما كتبه كبير مهندسى شركة قناة السويس حيث قال فى مذكراته. وفرنسا، أنه كان يحصل على ما يريده من عمال السخرة بمجرد كتابة طلب بسيط يبعثه إلى أى مدير مديرية. ونتيجة لذلك فقد أخضع والى مصر مديرى المديريات ونظارة الداخلية لسلطة مستخدم فرنسى فى شركة القناة.

وفى رحلتنا مع تاريخ قناة السويس، وخاصة عن السخرة فى شق القناة تبين أن العديد من كتاب أوروبا عالجوها باعتبارها تمثل صفحة من صفحات التاريخ

الأوروبى ومظهرا من مظاهر الصراع السياسى الذى كان محتدما فى ذلك الوقت بين ؛عتى قوى الاستعمار الغربى بريطانيا وفرنسا، وكالعادة فإن هؤلاء الكتاب تجاهلوا ئلأسف الشديد الثمن الفادح الذى دفعته مصر من دماء أبنائها.

ومن المفيد هنا أن نذكر أن ديلسبس حاول فى البداية تجاهل الشرط الأساسى فى الامتيازين الأول والثانى لكى يبدأ الحفر، وهو ضرورة تصديق السلطان العثمانى على كل من الفرمانين ولكنه لم يستطع، وبذل محاولات لا تتوقف طوال الفترة من عام ١٨٥٥ حتى عام ١٨٥٩ فى كل من الآستانة ولندن وباريس فى سبيل الحصول على موافقة السلطان، وعجز بسبب المعارضة المبدئية المستميتة من جانب الحكومة البريطانية على مشروع شق القناة، لأنها ترى المشروع فرنسيا أولا وأخيرا. وأدى ذلك بالطبع إلى أن يقف الباب العالى موقفا مترددا فلا هو يريد أن يغضب فرنسا بالرفض، ولا هو يريد أن يغضب بريطانيا بالموافقة.

وهنا لم يستطع ديلسبس الانتظار، فقرر البدء فى تنفيذ ما جاء فى عقدى الامتياز متجاهلا الشرط الأساسى. وشرع فى تأليف الشركة بعد أن أرسل إلى وكيله فى مصر يقول: سنرفع الستار عن الفصل الأخير، ولن نضيع الوقت فى مفاوضات لا طائل لها مع الأتراك، ولقد سميت هذه الخطوة التى أقدم عليها بخطة الأمر الواقع وهى تنطوى على ثلاث مراحل: الأولى طرح الأسهم للاكتتاب العام والثانية تكوين الشركة والثالثة البدء فى تنفيذ المشروع. وكان ديلسبس قد طرح أسهم الشركة للاكتتاب العام ولم يبعها كلها.

فقد بدأت الدعوة للاكتتاب فى أسهم الشركة فى العاصمة الفرنسية باريس فى الخامس من نوفمبر عام ١٨٥٨ وتم تغطية الاكتتاب بعد ٢٥ يوما فقط بسبب المزايا والشروط المغرية جدا التى حصل عليها ديلسبس فى فرمان الامتياز الثانى، إلى جانب ما حصل عليه من أموال طائلة من الخزينة المصرية لكى ينفق على الأبحاث والدراسات والتنقلات وأيضا تقديم الرشاوى لرجال نابليون الثالث وغيرهم. ورغم أن رأس المال وقدره ٢٠٠ مليون فرنك لم يكن قد سدد كله إلا أن ديلسبس تخطى كل العقبات وسعى للاستعانة بعناصر من كل الجنسيات الأوروبية لكى يقحم الجميع فى موضوع القناة ويجعل منها محورا رئيسيا فى استعمار الغرب للشرق.

وبعد ذلك جاءت المرحلة الثانية وهى تكوين مجلس إدارة الشركة ثم بدأ يبحث عن مقاول ورست عملية الحفر على مقاول فرنسي هو الفونس هاردن، فعقدت الشركة معه اتفاقا مبدئيا فى ١٤ فبراير عام ١٨٥٩، ثم عقد مجلس الإدارة اجتماعا اتخذ فيه خطوات سريعة للبدء فى الحفر كان من بينها إيفاد لجنة من أربعة أشخاص يرأسها ديلسبس نفسه، وهذه اللجنة كانت مهمتها وضع يدها على الأراضى الممنوحة للشركة، ووصلت اللجنة إلى مصر وقابلت محمد سعيد وناقشته، وأبدى شعوره الطيب نحوها وكل ما اتخذه سعيد إزاء تجاهل الشركة شرط موافقة السلطان العثمانى، هو إرجاء تنفيذ لائحة العمال بعض الوقت ريثما يأتى الوقت المناسب.

لكن اللجنة قدمت إليه مذكرة حول الخطة التى ستبدأ بها الحفر، وقد وافق عليها بعد أن طلب تغيير عبارة(أعمال تمهيدية) إلى أبحاث تمهيدية، وبعد ذلك سافر أعضاء اللجنة إلى المنطقة التى سيبدأ فيها الحفر فى موقع مدينة بورسعيد الحالى ثم غادرها إلى السويس وفى هذه الأثناء وصلت الأخبار بأن سفينة عليها بعد معدات الحفر وصلت دمياط فأرسلت اللجنة برقية إلى محمد سعيد تطلب إعفاءها من الجمارك ولم يتردد الوالى ووافق على الفور.

وفى نفس الوقت كان الوالى محمد سعيد قد أعد مفاجأة . وصفها مؤلف كتاب السخرة بأنها سارة لديلسبس وزملائه، فقد حشد ١٠ آلاف عامل سخرهم ليحفروا ترعة تخرج من النيل شمالى مدينة دمياط حتى تصل إلى بحيرة المنزلة، وذلك لكى تسير فيها القوارب حاملة المياه والتموين إلى بورسعيد. وكانت هدية رائعة، و هى فى الواقع التى شجعت ديلسبس أن يذهب إلى نقطة البداية التى حددت لبداية الحفر.

وفى ذلك اليوم صباح ٢٥ أبريل وكان يوم الاثنين (شم النسيم) أقام ديلسبس حفلا متواضعا شهده عدد من مستخدمى الشركة والمقاول الفرنسي العام و ١٠٠ عامل مصرى، تم إحضارهم على عجل من دمياط والنواحى المجاورة لها، وألقى ديلسبس خطابا مسرحيا قال فيه باسم شركة قناة السويس البحرية العالمية، وتنفيذا لقرار مجلس إدارتها نضرب أول معول فى هذه الأرض ليفتح باب الشرق أمام تجارة وحضارة الغرب، وأمسك ديلسبس بمعول وضرب به فى الأرض. وكان ذلك إيذانا بالبدء فى حفر قناة السويس .

خلال الشهور الأولى التى أعقبت البدء فى عمليات حفر القناة، تعرضت الشركة لأزمتين عنيفتين كادتا تعصفان بمشروعها كله. وأصبح موقف الوالى محمد سعيد شديد التذبذب أو هو متأرجح بين التأييد للمشروع وبين اتخاذ إجراءات غير ودية ضد ديلسبس، وكان السبب فى ذلك اشتداد الضجة التى قامت فى الخارج ضد المشروع، وبالذات فى صحف بريطانيا والباب العالى، مما أدى إلى توقف العمل لبعض الوقت. ولعل هذا يفسر مرة أخرى موقف محمد سعيد الذى تبين أنه كان يصدر أوامر شفوية إلى مدير الدقهلية بسحب العمال المصريين ومنع بيع الطعام إلى الشركة واستئجار قوارب لنقل الماء. كما أصدر تعليمات أخرى إلى محافظ دمياط لمنع ديلسبس من شراء السمك من الصيادين فى المنزلة وإغرائهم على عدم التعامل معه.

لكن مساعى ديلسبس لدى اوجينى أوقفت كل هذه الإجراءات غير الودية. وغيرت الحكومة موقفها.

وقد استطاعت الشركة بفضل هذه السياسة الجديدة أن تحصل على أعداد من الفلاحين من دمياط والدقهلية والإسكندرية والقاهرة بفضل معارف ديلسبس القديمة كما أنها استعانت ببدو الصحراء وجمالهم وخيامهم. ففى أول ديسمبر زاد عددهم إلى ٣٣٠ عاملا، لكن هذا العدد الضئيل كان معناه موت المشروع ودفنه فى الحفر التى تم الانتهاء منها. ومن ثم تطلع ديلسبس فى مطلع ١٨٦٠ إلى محاولة تنفيذ لائحة استخدام العمال وكان الوقت غير مناسب، فاستمرت الشركة فى البحث حثيثا عن العمال وكونت لجنة عهد إليها بالطواف فى قرى الوجه البحرى برئاسة أحد مستخدميها الذى يتحدث العربية بطلاقة وكان يدعى يوسف فرنونى لجمع العمال وإرسالهم إلى مناطق العمل. ونتيجة لوعود اللجنة للعمال المصريين، استطاعت الجسول على موافقة ٢٠٠ عامل بالإضافة إلى بعض سكان المنزلة، وجندت هؤلاء جميعا للعمل فى حفر القناة البحرية الصغيرة فى منطقة بحيرة المنزلة، وقد كان العمل فى هذه المنطقة مضنيا فكان العمال يقفون عرايا تغمرهم المياه يضربون القاع بفئوسهم ليزحزحوا كتل الطين المتماسكة ثم ينزعوها من القاع بأيديهم ويناولها العامل بكلتا يديه لزميله الواقف بجانبه وهكذا دواليك حتى تصل إلى حافة القناة. وفى هذه الأشهر الأخيرة من عام ١٨٦٠ لم يزد عدد العمال المصريين على ١٧٠٠

عـامل. بمعنى أن الزيادة التى حققتها الشركة خلال عام كامل كانت بسيطة بالنسبة لضخامة المشروع كله، وكان لابد من التفكير مرة أخرى فى تنفيذ لائحة السخرة المسماة، لائحة استخدام العمال أو لائحة ديلسبس .

وفى تلك الفترة تبين ديلسبس تعذر إتمام حفر القناة بهذه الأعداد الصغيرة من العمال. ولم يكن أمامه سوى العمل على تنفيذ لائحة السخرة التى ستضطر معها حكومة مصر إلى جمع العمال بالقوة، ولكنه اضطر إلى الانتظار بعض الوقت لأن شهر إبريل عام ١٨٦١ شهد زيادة ملحوظة فى أعداد العمال المصريين، مما مكن الشركة من تنفيذ حفر ترعة الماء العذب التى كانت تنتهى عند منطقة القصاصين شرق التل الكبير والوصول إلى بحيرة التمساح جنوب شرق مدينة الإسماعيلية . وارتفع عدد العمال فى الشهر التالى إلى ٧٠٤٩ عاملا . واستمر الرقم بين الزيادة والنقصان طوال الشهور الباقية من العام حتى بلغ الذروة فى ديسمبر عام ١٨٦١ حيث وصل رقم العمال الذين وصلوا إلى ساحات العمل ١٤٦٦٧ من الفلاحين المصريين، . وتفسير ذلك أن الحكومة المصرية كانت قد بدأت تتدخل بالفعل لإكراه الفلاحين على الذهاب إلى مناطق العمل بالقناة.

وفى كتاب السخرة فى حفر قناة السويس. نشر المؤلف عدة فقرات من مقالين نشرا فى ذلك الوقت فى لندن فى جريدتى التايمز وستاندارد. وكشف مقال التايمز تفاصيل مثيرة عن محاولات الخديوى محمد سعيد لإخفاء الأساليب التى تتدخل بها الحكومة المصرية فى عمليات جمع العمال . أما المقال الثانى فكشف الطريقة التى يتم بها إكراه المصريين على الذهاب إلى مناطق حفر القناة . وجاء فى المقال الأول: «لم يكن فى مقدور ديلسبس أن يعلن عن تقديم كبير فى أعمال الحفر لكنه استطاع أخيرا أن يؤكد بحق أنه نجح فى الحصول على عدد كبير من العمال. إن التفسير لهذا النجاح الفجائى هو أن الحكومة المصرية انتهى بها الأمر إلى التدخل، وقدمت المساعدة. وعلينا أن نعد أنفسنا لتلقى أنباء من باريس بأن الفلاحين يهجرون قراهم وزراعتهم من أجل العمل فى حفر الأرض ونقل الرمال من برزخ السويس، هذه جزية فرضتها الشركة على البلاد» ويكشف المقال الثانى عن وسائل السخرة المقنعة فيقول : «لقد

علمنا من مصدر موثوق به أن هؤلاء العمال التعسين كانوا يسحبون سيرا على الأقدام إلى بورسعيد، وقد ربط بعضهم إلى بعض كالجمال أو مثل قطعان العبيد فى أفريقيا».

وهكذا تتبين لنا الحقيقة . وهى أن شركة القناة بدأت تعتمد على السخرة فى تنفيذ مشروعها منذ النصف الثانى من إبريل عام١٨٦١ ، وعلى وجه التحديد منذ التاسع عشر منه، ويؤيد ذلك أن سعيد فاجأ الشركة بزيارة إلى بورسعيد فى ١٢ أبريل، ثم عرج على الميناء الجديد الذى سماه ديلسبس باسمه وتفقد سير العمل . وهذه الزيارة نستطيع أن نعتبرها مظهرا واضحا من مظاهر عطف الوالى على الشركة واهتمامه بالمشروع . ونستطيع أن نقول إنها بداية تنفيذ لائحة العمال بشكل خفى، دون أن يعلن غن تنفيذها صراحة.

وهنا نقف لنرى أكثر من دليل على موافقة محمد سعيد الكاملة على تنفيذ السخرة، قد قام الوالى فى ديسمبر عام ١٨٦١ بزيارة موقع العمل فى مرتفعات الجسر، وهى أعلى هضبة كانت تعترض مجرى الحفر، وتقع شمال الإسماعيلية، وارتفاعها يتراوح بين ١٤، ١٩ مترا، ويعمل بها ٢٠ ألفا من الفلاحين شهريا. ويبدو أن ديلسبس استطاع التأثير على محمد سعيد باشا الذى أصدر تعليمات إلى مديرى الأقاليم لحشد عمال السخرة حتى يصل العدد شهريا إلى ٢٥ ألفا. كما وعد ديلسبس بأنه سيعمل على زيارة العمال بجموع أخرى قرر جمعها من الوجه القبلى. واستمر التدفق البشرى شهريا طوال عام ١٨٦٢ فكان نسبة ما يحشد شهريا بين عشرين واثنين وعشرين ألفا فى الشهر الواحد. وقد عبر ديلسبس عن هذه الزيادة بقوله: «إن وجود الوالى فى البرزخ كان أسعد حادث وقع لنا، لأن سعيد لم يكد يعود إلى القاهرة حتى نفذ الشق الثانى من الوعد. ففى يناير عام ١٨٦٢ قام بزيارة الوجه القبلى وأمر بأن يرسل إلى ساحات الحفر خمسة آلاف جندى مصر أوشكوا أن يسرحوا بعد انتهاء خدمتهم الإجبارية . وهؤلاء الجنود المسرحون جمعوا ونقلوا من الصعيد إلى القاهرة ثم إلى الزقــازيق، ومنها إلى عتبة الجسر، وهؤلاء هم الذين تمردوا على قسوة العمل وضراوته ورفضوه علانية لدرجة أن وقع صدام شهير بينهم وبين القائمين على الشركة وعادوا من حيث أتوا. وتمرد هذا العدد من الجنود لم يكن هو الأول من نوعه فقد حدث مثيله عدة مرات بل أن عمليات الهروب كانت فى ازدياد ملحوظ، كانت

هذه إما جماعية تصل فى بعض الأحيان إلى ٣٠٠ يوميا وإما فردية. والهروب هنا معناه رفض العمل والرفض يتعارض مع السخرة، ولهذا فإنه مع السخرة بدأت وسائل الإرهاب والقمع والرقابة الدقيقة، وعينت دوريات تجوب الصحراء وتتعقب الفارين كما كان يرسل إلى السجن كل عامل يبدأ فى التذمر أو التراخى فى العمل أو محاولة الهروب .

وزادت حملات الهجوم على ديلسبس وامتدت من لندن إلى عدد من العواصم الأوروبية ووقف عدد من أصحاب الضمائر الحية ضد ما يحدث فى قناة السويس فقال أحد الكتاب الأوروبيين، يا للعجب لقد توجه العمال المصريون المساكين الذين وعدوهم بالخير والسعادة التى ستعم بيوتهم وأولادهم. وبدأت الأيدى المصرية تحفر مع الأمل، ومضت شهور وتبدد الأمل، ورأينا كيف دفن آلاف من عمال السخرة فى قاع القناة.

وكان ديلسبس يرد على هذه الحملات فى الصحف الغربية ووجد من يساعده كما كان يكتب فى جريدة الشركة ويحاول تزييف الواقع المرير فى ساحات الحفر بنشر صور العمال الذين كانوا ينقلون نتائج الحفر على ظهور الجمال فى بعض المواقع وفى الفترات التى يقل فيها عدد العمال..

ويضطر إلى استئجار جمال البدو من سيناء وصحراء الصالحية ومنطقة سرابيوم فى جنوب الإسماعيلية، وبلغ من غطرسة الرجل أنه كان يحاول التقليل من دور مصر وتضحيات شعبها بالأموال والأرواح وكثيرا ما كان يتساءل فى صف وغرور وغطرسة أين هى التضحيات التى قدمتها مصر لمشروع شق قناة السويس ؟

وفى ذلك الوقت تبين للجميع وعلى رأسهم ديلسبس أن منطقة عتبة الجسر كما كانوا يطلقون عليها هى أصعب نقطة فى عمليات الحفر- ربوة المنطقة رقم ٦ - وقد ظلت ربوة عالية خضراء على الضفة الغربية للقناة عند المدخل الشمالى لبحيرة التمساح حتى بعد نحو مائة عام من الفتح الأول للقناة حيث تغيرت جغرافيا أثناء حرب الاستنزاف ١٩٦٧ – ١٩٧٠ ذلك أن هذه المنطقة كانت منطقة مرتفعا أو هضبة مرتفعة ولابد من تسخير آلاف العمال للعمل فيها ليلا ونهارا وفعلا كان سعيد

باشا بعد زيارته الأولى لها يبعث إلى ساحات الحفر بأكثر من ثلاثين ألفا من الفلاحين فى مطلع كل شهر وقد اضطر ديلسبس إلى استيراد ألف مشعل من القاهرة لزوم الحفر فى وردية الليل وأخذت ساحات الحفر منظرا فى عام ١٨٦٢ لم تشهده تلك المنطقة من قبل. وقد زار المنطقة أحد المساهمين فى الشركة ومكث ١٨ يوما ووصف مشاهداته فى مقال نشرته جريدة الشركة جاء فيه :

«إن الزائر لمنطقة عتبة الجسر لا يخيل إليه أنه فى الصحراء الهادئة الوديعة الصامتة بفضل كثرة عدد العمال المصريين الذين لا ينقطع سيل قدومهم وعملهم فى هذه الجهات».

ووصف فرنسى آخر ما جرى فى تلك المنطقة بقوله: «كان المنظر يثير الروعة فى النفوس، فهؤلاء الرجال الذين لفحت الشمس المحرقة أجسامهم ثم أضاءت الأنوار الحمراء التى تنبعث من المشاعل وجوههم، كانت تعج بهم الصحراء يملأون القفف بالرمال وهم فى قاع القناة ويفرغونها بعيدا عن مجرى القناة. والعمال اذ يؤدون كل هذه الأعمال يستعينون على التعب بالغناء بينما المشايخ من حولهم يشرفون عليهم ويحولون دون هروبهم».

وأخيرا مرت مياه البحر المتوسط وسط مرتفعات هضبة الجسر واختلطت بمياه بحيرة التمساح وكان ذلك فى حفل أقامه ديلسبس فى صباح يوم ١٨ نوفمبر عام ١٨٦٢ حيث وقف على منصة تحت العلم المصرى وقال: «إنه أصدر باسم حضرة صاحب السمو سعيد باشا أمر بأن تدخل مياه البحر المتوسط لبحيرة التمساح» وأزال العمال السد الذى كان يحجز المياه وانسابت مياه البحر فى البحيرة بينما عزفت الموسيقى وقال ديلسبس للذين حضروا حفل وصل مياه البحر الأبيض لبحيرة التمساح عن الوالى سعيد انه لولاه - واعرفوا جيدا ذلك - لكان حفر القناة مستحيلا.

وإذا كان موقع عتبة الجسر هو اصعب الأماكن فى عمليات حفر القناة وشهد العديد من محاولات هرب العمال من السخرة الرهيبة، فإن كل مواقع العمل كان يتكرر فيها هروب العمال أكثر من مرة فى اليوم الواحد. ويقول مؤلف كتاب السخرة فى القناة إنه عندما ازدادت عمليات الهرب والتذمر عين سعيد واحدا من مديريه اسمه إسماعيل

حمدى وكان مشهورا بالشدة والقسوة وغلظة القلب وعين معه مجموعة من الجنود القساة مثله كانت تسمى القواصة، وأعطى لهؤلاء كل السلطات لكى تسير السخرة بأسرع ما يمكن.

وقد استهل إسماعيل حمدى عمله فى البرزخ استهلالا قاتما معتما إذ قبض على زعماء العمال المتمردين وألقى بهم فى غياهب سجن أقيم فى منطقة عتبة الجسر. وكان مبنى السجن عبارة عن منزل منخفض أقيم فى مكان منعزل يفصله عن الخارج فناء فسيح. وقرر إسماعيل حمدى أن تكون عقوبة الضرب علنية، وأن يشهد عذاب العمال طائفة منهم، ليدخل فى قلوبهم الرعب، فكان العامل الذى تنفذ فيه العقوبة ينبطح على قطعة كبيرة من جلد البقر، ويلتف العمال حوله على شكل مربع وينهال عليه أحد شيوخ العمال – وهو غالبا ما يكون مفتول العضلات – بالكرباج أو بالعصا إلى أن يدمى جسده ويحدث فيه عد عاهات.

وعندما مات محمد سعيد خديوى مصر فى يناير عام ١٨٦٣، كان العمل فى عتبة الجسر قد اقترب من الانتهاء، ولو أن الشركة لم تنته من العمل فى تلك المنطقة ذات الصخور المرتفعة الصلبة لواجهت عقبات كثيرة فى عهد خلفه الخديوى إسماعيل ذلك ان الخديوى الجديد أعلن منذ الأيام الأولى لاستلامه الحكم أنه قرر إلغاء نظام السخرة المشؤوم الذى اتبعته الحكومة دائما فى أشغالها، والذى كان السبب الأهم بل الأوحد الحائل دون بلوغ البلاد كل النجاح الذى هى جديرة به، ولابد ان تكون القناة لمصر لا ان تكون مصر للقناة.

ومن هنا نشب الخلاف بين الشركة وإسماعيل، ولم يكن الخلاف على الهدف وهو حفر القناة، وإنما كان على الوسائل لتحقيق هذا الهدف. وهناك من أيد تاريخيا أن الخديوى إسماعيل أراد إلغاء السخرة شفقة بالفلاحين المصريين، وهناك من يرى أن إسماعيل كان يعمل من البداية على استقلاله الشخصى والمحافظة على مكانته. ولكنهم أجمعوا على أنه كان يخشى أن تصبح الامتيازات التى حصلت عليها الشركة من خلال عقدى الامتياز أيام سعيد وفى ظل نظام الامتيازات الأجنبية فيما بعد دولة داخل الدولة. وهذا يشكل خطرا جسيما على مركزه وسلطانه فالفرمان الأول والفرمان الثانى نصا على إعطاء الشركة مساحات شاسعة من الأراضى المصرية دون مقابل،

ونصا كذلك على أنه إذا أرادت الشركة حفر ترعة للمياه العذبة تصل بين النيل وقناة السويس فان الحكومة تتنازل عن الأراضى الأميرية الواقعة على طول جانبى الترعة والتى لا تكون مزروعة وقتئذ. فتقوم الشركة بريها وزراعتها واستغلالها معفية من الضرائب مدة عشر سنوات والأهم من ذلك أن سعيد اتفق مع الشركة على أن تبيع الماء العذب من هذه الترعة للفلاحين.

وفى رأى عدد من المؤرخين أن إسماعيل لو كان رجلا صادقا كامل الشخصية لاستطاع ان يقضى على المشروع بأمر بسيط وهو منع الشركة من تسخير العمال ولو فعل ذلك لما استطاعت فرنسا شيئا، ولما جرؤت على مهاجمة مصر فلو نزل جندى فرنسى واحد لأسرعت إنجلترا بإنزال جنديين.

وكان إسماعيل يسعى الى التخفيف من قوة شروط فرمان عام ١٨٥٦ على مصر مستعينا فى ذلك بفرنسا ولهذا فقد بعث وزير الخارجية أرتين نوبار إلى باريس. ووجد نوبار أنه لن يستطيع تحقيق ذلك إلا إذا حصل على حماية إنجلترا فاتصل بالإنجليز ولكن ديلسبس مازال به حتى ألصق به تهمة القذف فى حق الشركة، وجره الى المحكمة ومثل أريتين نوبار بين يدى قضاة فرنسيين ولم تنته القضية إلا بشق النفس.

وخرج نوبار من هذه المحاكمة مفزوعا. ورأى أن أسلم السبل له أن يحتمى بفرنسا، واتفق نوبار مع الفرنسيين على أن ينصحوا إسماعيل بتحكيم نابليون الثالث فى الخلاف بين مصر والشركة.

وبالفعل عندما ازداد الخلاف بين إسماعيل باشا الخديوى الجديد شقيق محمد سعيد وبين الشركة وممثلها ديلسبس للتخلص من السخرة فى القناة، وصل الخلاف فى النهاية الى الإمبراطور نابليون الثالث إمبراطور فرنسا. ولم يترك ديلسبس الفرصة الذهبية تضيع منه فطالب الإمبراطور بالحصول على تعويض مالى كبير جدا لقاء تنازل الشركة عن حقوقها. وأصدر نابليون الثالث حكمه بأن تدفع مصر مبلغ ٨٤ مليون فرنك أى حوالى ٣ ملايين و ٣٦٠ ألف جنيه استرلينى فى ذلك الوقت كتعويض للشركة مقابل إلغاء لائحة العمال وتنازل مصر أيضا عن كل حق لها فى

ترعة المياه العذبة إلى جانب مساحة ١٠٠ ألف فدان من أجود الأراضى الزراعية على الضفة الغربية لقناة السويس.

واضطر الخديو إسماعيل إلى الموافقة على حكم الإمبراطور الفرنسى.

وقد وصف أحد المؤرخين الحكم الغريب الذى أصدره الإمبراطور نابليون الثالث بقوله، بأنه لم يكن غير سرقة من سرقات عديدة أذعنت فيها مصر لأوروبا المستنيرة الفاضلة.

واعتبر أن المبلغ الذى حكم به نابليون الثالث لصالح شركة قناة السويس لقاء إلغاء السخرة فى القناة وتدفعه مصر كان يساوى فى ذلك الوقت نصف رأسمال الشركة كله. وكانت الشركة فى ذلك الوقت مفلسة فأنقذها حكم نابليون من الإفلاس. ولم تستطع مصر سداد المبلغ كله دفعة واحدة وتم الاتفاق على أن يسدد على أقساط. واحتسب ديلسبس على الأقساط أرباحا مركبة .

وبلغ حجم ضحايا السخرة اكثر من ١٠٠ ألف من عمال وفلاحى مصر. وذكرت عدة مؤلفات أخرى أن رقم الضحايا يزيد على ١٢٥ ألفا وأن عدد الذين شاركوا فى عمليات شق القناة يزيد على المليون ونصف المليون فلاح من جميع مناطق الوجهين البحرى والقبلى ولولا رحلة سعيد الشهيرة إلى الوجه القبلى وتعليماته لمديرى المديريات بضرورة المشاركة وتسخير عدة آلاف من كل محافظة شهريا لظلت السخرة تتركز فى أبناء محافظات شرق الدلتا والقاهرة والإسكندرية وهى أقل المحافظات التى شاركت لعدم وجود عمالة زراعية فيها.

وذكرت هذه المؤلفات إضافة إلى كتاب السخرة فى حفر قناة السويس أن أبناء الشعب المصرى الذين شاركوا فى حفر القناة تعرضوا لأبشع ما يمكن أن يتعرض له بشر وفتكت بهم الأمراض المعدية. .

كما كانوا يموتون من الجوع والعطش، فلم يكن هناك أى نظام للتغذية أو توفير الطعام للعمال، وكان العمل يتم فى الصيف الحار بدون مياه، فالمياه التى كانت تستوردها الشركة من دمياط أو الإسكندرية كانت مشكلة المشاكل أثناء عمليات الحفر فى المنطقة من بورسعيد إلى بحيرة التمساح لقد أخطأت الشركة التقدير وكان عليها

أولا أن تحفر ترعة المياه العذبة ثم تبدأ العمل ولكن حدث العكس. ولهذا كان العمال ينتظرون بالأيام حتى تأتى قافلة المياه من الآبار القريبة أو النيل. وكان أغلبهم يسقطون صرعى قبل أن يحصلوا على شربة ماء، ولم تكن مياه القوافل أو التى يأتى بها السقاءون من الآبار نقية. ولهذا كان أغلب العمال يموتون بالدوسنطاريا الحادة. وقد ظل العمال يعملون من عام ١٨٥٩ إلى عام ١٨٦٣ فى صحراء بلا ماء ويدفعون أجرهم اليومى مقابل شربة واحدة أو شربتين.

وأحس إسماعيل بأن شبح الإفلاس يقترب، وأن الأرض تميد تحت قدميه، ورأى أن أوروبا كلها ـ عدا إنجلترا ـ متحمسة للمشروع فظن أنه إذا أخذ جانب ديلسبس يكسب التأييد الأوروبى فأخذ يعمل جاهدا لإنجاز المشروع حتى يثبت لفرنسا وأوروبا معها بأنه صديق مخلص وأنه جدير بالتأييد، بل صور له ديلسبس أن ينتهز فرصة الاحتفال بافتتاح القناة ليقيم حفلا عظيما يدعو إليه ملوك أوروبا ويعرفهم بنفسه، ويضمن مؤازرتهم على تخطى العقبات التى كانت تنتظره سواء مع تركيا أو مع الدائنين.

لهذا كرس موارد مصر كلها لإنجاز المشروع قبل أن يعلن المرابون إفلاس الحكومة المصرية واتفق مع ديلسبس على أن يكون الافتتاح فى أكتوبر ثم أجل حفل الافتتاح إلى نوفمبر عام ١٨٦٩ .

٤ـ حفل الافتتاح

بدأت مصر الاستعداد للاحتفال بافتتاح القناة قبل الموعد المحدد بأربعين يوما تقريبا.

وأشرف الخديوى إسماعيل بنفسه على مراحل الاستعداد، فقد أراد أن يبهر ضيوفه من أباطرة وملوك وأمراء ووزراء أوروبا ويؤكد لهم أنه حاكم دولة عصرية ناهضة وأنه أهل للاحترام والمساندة.

ولاشك أن إسماعيل باشا وهو يسعى لتحويل مصر إلى قطعة من أوروبا كان يدرك أن إنجاز هذا الهدف سيكلفه الكثير من الأعباء والتضحيات والديون، ولكنه كان واثقا أن مصر تستحق هذه المكانة .وبدأ الرجل مشروعه النهضوى الطموح.

وكان يتحرك على محاور كثيرة..

وإذا كانت القناة محورا من هذه المحاور إلا أن المحاور الأخرى لم تكن أقل أهمية، ففى عصره تجددت الحملات العسكرية لزيادة رقعة الإمبراطورية المصرية. وتمكنت قواته من التوسع أفريقيا واستولت على سواحل البحر الأحمر بالإضافة إلى موانىء زيلع ومصوع وسواكن على الشاطئ الشرقى لأفريقيا، ودفع بالعلماء المصريين والأجانب لاكتشاف منابع النيل فى حماية القوات المصرية المسلحة.

وامتدت جهوده لزيادة مساحة الرقعة الزراعية بمصر. وفى بداية حكم هذا الخديوى العظيم عام ١٨٦٢ كانت مساحة الأرض الزراعية ٤ ملايين و٥٢ ألف فدان وفى عام ١٨٧٩ أى بعد ١٧ عاما فقط من سنوات حكمه زادت مساحة الأرض الزراعية لتصبح ٥ ملايين و٤٢٥ ألف فدان ..أى أن مساحة الأرض الزراعية زادت مليونا و ٣٧٣ ألف فدان أى زادت بنسبة تقترب من ٣٠ %من جملة مساحة الأرض الزراعية فى بداية حكمه.

وعلينا أن نتذكر أن العالم فى هذا العصر لم يكن يعرف الآلات ولا الوسائل ولا الأساليب العلمية والتكنولوجية التى تساعد على تحقيق مثل هذه الإنجازات. وكان وراء هذا الإنجاز الاهتمام بالرى وشق الترع والمصارف وبناء القناطر. وفى عصر إسماعيل تم تطوير الجيش والصناعة الحربية وإنشاء المدارس الحربية واستعان بالخبرة الأجنبية فى هذا المجال.

ونشط فى مجال تطوير التعليم وأرسل بعثات علمية إلى الخارج.

كما أنشأ الحدائق واهتم بالطرق وإنشاء الكبارى، وخطا على طريق الاهتمام بالفنون فأنشأ أول دار أوبرا لا بمصر فقط بل بكل العالم العربى والشرق الأوسط وأفريقيا وآسيا.

ونسبة من هذه الإنجازات كانت قد تحققت على أرض الواقع قبل بدء الاحتفال بافتتاح القناة.

وقد أراد أن يرى العالم ممثلا فى حكامه وأهل السياسة والقرار به هذا التطور الذى تحقق على أرض مصر.

وقد انعكس هذا الاهتمام على كل تصرفاته تجاه تفاصيل حفل الافتتاح. لقد أراد أن يكون فريدا فى نوعه ومبهرا وباذخا غاية البذخ فكان كريما فى رصد الميزانيات وفى الإنفاق.

وسافر الرجل إلى أوروبا لتوزيع الدعوات بنفسه على ضيوفه المرموقين، ولم يكن ممكنا ان يعتمد على أشخاص آخرين لتسليم مثل هذه الدعوات فقد أراد أن يتأكد من حضور هؤلاء الضيوف ليتناسب حفل الافتتاح وأهمية القناة، وليحقق من ورائه كل الأهداف التى خطط لها.

وقررت الإمبراطورة أوجينى زوجة الإمبراطور نابليون الثالث حاكم فرنسا التبكير بالحضور.

فأبحرت من فرنسا على ظهر اليخت "ايجل "النسر ووصلت إلى مصر يوم ٢١ أكتوبر ١٨٦٩ .

ولأنها وصلت قبل موعد الاحتفال المحدد أن يبدأ فى منتصف شهر نوفمبر فقد حلت ضيفة على الخديوى إسماعيل الذى أعد لها برنامجا لزيارة مدن مصر الأثرية ومعالمها الرئيسية.

وتصف كتب التاريخ بداية الاحتفال الكبير منذ ١٥ نوفمبر ..حيث تجمع نحو ٤٠ ألفا من كبار رجالات مصر والأعيان والعمد والمشايخ ورجال الإدارة وأغنياء الأقاليم ورؤساء القبائل ..إلى جانب طوائف من أبناء الشعب المصرى جاءوا جميعا ليشاركوا فى استقبال ضيوف الخديوى إسماعيل. وكان عدد كبير من المدعوين قد توافد على الإسماعيلية وبورسعيد والسويس والإسكندرية خلال الأيام السبعة السابقة على الاحتفال، إلا أن موكب الملوك والأمراء الذى جاء بالبحر عن طريق بورسعيد بدأ يدخل ميناء بورسعيد صباح يوم ١٦ نوفمبر وكان الآلاف فى انتظار الموكب منذ لحظة دخوله القناة، فى حين كانت هناك مواكب تضم الآلاف من المستقبلين ينتظرون الموكب على ضفتى القناة وعلى امتداد القناة من بورسعيد حتى الإسماعيلية، وكان اليخت النسر يتهادى على صفحة مياه القناة وعلى سطحه أوجينى

تلوح بمنديلها للمستقبلين بأغانيهم وموسيقاهم. وسار الموكب من القنطرة إلى البلاح إلى الفردان ومنها إلى بحيرة التمساح التى كان شاطئها يموج بالجماهير من كل لون ومن كل مكان فى القطر المصرى بأزيائهم التقليدية ودوابهم ونسائهم. لقد كان الشاطئ كما يقول أحدهم غاصا بالجماهير التى حشدها إسماعيل للترحيب بالضيوف. وشاهد الضيوف فى نفس الوقت أفواجا من الشعوب الخاضعة لصولجانه من الإسكندرية إلى السودان وصورا من عادتها وتقاليدها، وهكذا ازدحمت البحيرة بخيم العربان وعشش الفلاحين وأكواخ السودانيين.

لقد بدأت هذه الجماهير تؤدى التحية للضيوف كل على طريقته، بالموسيقى والرقص الشعبى، بعضهم على صهوات الخيول وبعضهم على ظهور الجمال وغيرهم على ظهور الحمير.

وفى ليلة ١٦ نوفمبر ١٨٦٩ وأثناء وجود الخديوى إسماعيل بالإسماعيلية للإشراف على ترتيبات الاحتفال وصلته أنباء عن جنوح المركب اللطيف بالقناة بالقرب من القنطرة مما أدى إلى سد المجرى الملاحى وبالتالى تعذر سير موكب الافتتاح بالقناة.

كان النبأ كارثة بكل المقاييس وخاصة قبل أن يبدأ الاحتفال الرسمى بساعات. فسارع تحت جنح الظلام بصحبه ولى عهده الأمير توفيق إلى مكان الحادث لمواجهة الموقف.

وشاهد وهما فى الطريق أبخرة تتصاعد إلى السماء، وأدركا أنها من المركب، وساعدهما ذلك على تحديد موقعها.

واستعان الخديوى إسماعيل بألف جندى بحرى من بورسعيد لزحزحة المركب اللطيف من مكانها، وبعد مشقة كللت جهود العاملين بالنجاح وتم جر السفينة إلى منطقة بحذاء شاطىء القناة الشرقى. وهكذا تم تطهير المجرى الملاحى لاستقبال الموكب البحرى.

والمدهش أنه عند وصول الموكب إلى القنطرة أثناء الاحتفال أطلقت السفينة اللطيف عدة طلقات للتحية فاعتقد الضيوف أن الغرض من وقوف الفرقاطة اللطيف فى هذه المنطقة هو تحيتهم!!.

وبعد إنقاذ اللطيف بدأت مراسم الاحتفال بقناة السويس في مدينة بورسعيد والتى سميت بهذا الاسم نسبة للخديوى محمد سعيد عم إسماعيل باشا. وبورسعيد كانت قد أنشئت قبل افتتاح القناة بعشر سنوات وخلال هذه الفترة كانت أشبه بمرسى لليخوت الملكية وكان منها يخت أمير وأميرة هولندا ويخت إمبراطور النمسا ويخت إسماعيل باشا واليخت النسر.

وفي حوالى الساعة الواحدة ظهرا من يوم ١٦ نوفمبر بدأت مراسم الاحتفال الدينية حيث أقيمت ثلاث سرادقات رائعة الجمال على الشاطئ وضعت في مواجهة مرسى اليخوت والبواخر كان الخديوى يجلس في المنبر الأوسط والأمير توفيق باشا وريث عرش مصر وضيوفه الأجانب يجلسون في المنبرين الآخرين وكانوا جميعا يرتدون الملابس الرسمية ويضعون النياشين اللامعة.

كانت بريطانيا في ذلك الوقت يمثلها سفيرها قسطنطينو بول.

ورسمت المؤلفات التى تناولت تفاصيل أشهر احتفالات التاريخ بذخا، صورة مثيرة لترتيبات احتفالات اليوم الأول ١٦ نوفمبر عام ١٨٦٩ بكل ما فيها.

فقالت: حين اكتمل وصول سفن المدعوين إلى بورسعيد وبدأت مراسم الحفل وكان الخديوى قد أقام ٣ سرادقات فخمة من الخشب مكسوة بالديباج والحرير خصص أكبرها في الوسط للملوك والأمراء وكبار المدعوين، أما الثانى على اليمين فقد خصص لعلماء الدين الإسلامى يتقدمهم شيخ الأزهر الشيخ مصطفى السقا ومفتى الديار الشيخ محمد المهدى العباسى، وخصص السرادق الثالث لرجال الدين المسيحى يتقدمهم السنيور بوير الرسول البابوى، وخلفه بطريرك كنيسة القصر الامبراطورى في باريس والذى حضر أيضا ليعقد قران ديلسبس ٦٤ سنة على هيلين دى براجار ٢١ سنة، وفي نفس الوقت نصبت على مدخل القناة من الجانبين سقالات أنيقة لبقية الجماهير المدعوة تتصدرها مظلة ديلسبس ومجلس إدارة الشركة.

وقد اصطف الجنود والطوبجية بملابسهم الزاهية بين رصيف النزول أو رصيف أوجينى وبين السرادقات الثلاثة، هذا على البر، أما في البحر فقد اصطفت ٣٠ سفينة حربية، ٣٠ سفينة تجارية على هيئة قوس داخل مرفأ بورسعيد.

وبعد أن فرغ المدعوون من تناول غدائهم على ظهور سفنهم واستراحوا بعض الوقت، أخذت فرق الموسيقى تعزف بين دوى طلقات المدافع، وشرع المدعوون ينزلون من سفنهم وسط صفين من حرس الشرف، وتقدم تشريفاتى الخديوى يفسح الطريق وخلفه ولى عهد مصر محمد توفيق تتكئ على ذراعه أميرة هولندا وتبعهما ولى عهد بروسيا فأمير هولندا فسفير بريطانيا فسفير روسيا فالبرنس جورج ولى عد هانوفر ثم تقدم الأمير عبد القادر الجزائرى وديلسبس وأعضاء مجلس إدارة الشركة ثم قواد السفن الحربية وقناصل الدول فمحافظ بورسعيد، ومن أمامها وبعد أن استقر هؤلاء فى مقاعدهم صدحت الموسيقى بالسلام واشرأبت الأعناق إلى السرادق الكبير وإذ بالإمبراطورة أوجينى تبدأ المسير ومن أمامها يسير خديوى مصر وبجانبها الإمبراطور جوزيف يسندها وهى تتبختر فى فستانها الأرجوانى.

وبدأ شيخ الاسلام الحفل بخطبة وجيزة ودعاء بالتوفيق، تلاه رجال الدين المسيحى فأنشدوا نشيد الشكر الذى رددته معهم أوجينى، ثم ألقى الرسول البابوى خطابا بالفرنسية حيا فيه الذين جاءوا والذين حفروا القناة واستشهدوا فيها. وكان الوحيد الذى ذكر فى كلمته شهداء القناة.

وبانتهاء الخطاب انتهت مراسم الاحتفال، وعاد المدعوون إلى سفنهم إلا قلة منهم ذهبوا مع ديلسبس لمشاهدة بورسعيد. وفى المساء حين جاء موعد العشاء بسطت الموائد لستة آلاف مدعو.

وحين أشارت عقارب الساعة إلى الثامنة بدأت الأنوار والزينات فى مدخل القناة التى وقفت أمامها «المحروسة» تطلق بين آونة وأخرى طلقة مدفع تحية، بينما الموسيقى تصدح حتى إذا كانت الطلقة الأخيرة أنارت المرفأ كله بنورها بين صياح الجماهير. وقد وصفها أحدهم بقوله تفجرت فى كبد السماء كأنها بركان ولكنه بركان فرح وجذل وابتهاج.

وتذكر كتب التاريخ ما حدث ليلة الافتتاح بأدق التفاصيل وخاصة الإشاعة التى انتشرت ووصل مداها حتى إلى بعض بلاد أوروبا، حيث قيل إن الإمبراطورية الفرنسية ركبت يختها وعادت إلى بلدها، وأن الإمبراطور فرنسوا جوزيف ذهب إلى

تريستا، وبقية الضيوف على وشك الرحيل. وكانت الإشاعة تقول إن صخرة هائلة سدت القناة، ولن يستطيع الموكب مواصلة السير فيها إلى السويس.

وترجع هذه الإشاعة إلى أن ديلسبس رأى قبل ليلة الافتتاح أن تجرى المقاييس على المجرى للتأكد من خلوه من كل عائق، وكانت الشركة قد عملت مقاييس قبل ذلك كل مائة متر .وكانت تعليمات ديلسبس أن تعمل كل ١٠ أمتار وحين بدأوا فى تنفيذ التعليمات صادفتهم صخرة أزيلت فى الحال وانتهى كل شئ.

لم يكن ١٧ نوفمبر عام ١٨٦٩ هو يوم الختام فى هذا الاحتفال الشديد البذخ فقد امتد إلى اليوم التالي وظل كل شئ يتم بنفس الصورة التى بدأت بها الاحتفالات حتى غادر موكب الملوك والعظماء بحيرة التمساح ومدينة الإسماعيلية فى طريق العودة إلى أوروبا.

وفى صباح ١٧ نوفمبر سار موكب السفن فى القناة يتقدمه اليخت النسر متبخترا وعليه أوجيني إلى أن وصل إلى الإسماعيلية وصعد الخديوى إلى اليخت ليهنئ الإمبراطورة بسلامة الوصول وفعل نفس الشيء مع باقى كبار المدعوين، ولم تلبث أوجينى أن ركبت جوادا عربيا مطهما وذهبت إليه فى قصره الفاخر على ضفاف بحيرة التمساح – قصر ديلسبس فيما بعد – وكانت على موعد مع سيدات الإسماعيلية ليصافحن جمالها وعظمتها.

وفى مساء هذا اليوم رأى إسماعيل أن يفتن ضيوفه، فمد لهم سماطا هائلا فى رحبات قصره، امتد إلى خيام بناها حول القصر. وقدم إسماعيل لضيوفه ثمانية آلاف صنف من الطعام وأنواع الخمور المعتقة على ضوء الشموع ورائحة الزهور وعزف الموسقى.

وانتهى العشاء ودارت القهوة العربية وبعد فترة راحة قصيرة بدأ «البال» - حفل راقص - وتقدم إسماعيل من أوجيني ليبدأ الحفل، وقبلت الإمبراطورة وأذنت ببدء الحفل، ورقص الجميع. رقصت أوجيني بفستانها المرصع بالجواهر ورقص الإمبراطور ورقص الخديوى. رقص الجميع ولكن واحدا فقط لم يرقص هو الأمير عبد القادر الجزائرى بزيه الأبيض الجميل وبقى متفرجا ملتحفا هيبته وجلاله.

وكان اليوم التالى يوما مشهودا قضاه الضيوف فى نزهات جميلة حول بحيرة التمساح وجروا وتسابقوا فى الصحراء، ولكن أوجينى كانت قد غادرت يختها برفقة ديلسبس على ظهر الجياد لتلقى نظرة على منطقة الجسر التى التقت فيها مياه البحرين لأول مرة تتبعها حاشيتها الضخمة وحرس شرف من البدو فى ملابس زاهية. وشهد عصر اليوم سباقا ممتعا للجياد وعشاء فى الصحراء شويت. فيه اللحوم على الطريقة البدوية بين الرقص والموسيقى والألعاب النارية. وبانتهاء العشاء عاد الجميع للرقص بقصر الخديوى إسماعيل وحين جاء وقت الرحيل رأى الموكب أن يمضى وقتا طويلا فى البحيرات المرة التى كانت ترصع سطحها الذهبيات كاللآلىء وكانت ليلة أروع من ليالى ألف ليلة وليلة وفى إحدى الذهبيات أقام صديق باشا وزير مالية إسماعيل حفلا حضره كبار الضيوف فى ملابس تنكرية نسجت حوله القصص والأساطير ولم ينسه المدعوون حتى بعد أن عادوا إلى بلادهم يوم ٢٠ نوفمبر. وكتبت أوجينى فى سجل يختها النسر (ايجل) عند السويس تمت الرحلة بسلام.

واختلفت بعض المؤلفات فى تقدير الضيوف، ولكن المؤكد أنهم ما بين ٦ إلى ٨ آلاف مدعو كلهم جاءوا إلى مدينة الإسماعيلية فى ضيافة خديوى مصر إسماعيل باشا.

ويذكر التاريخ أن هذا العدد الكبير من المدعوين ضاقت بهم رحبات قصر إسماعيل وكل مبانى شركة القناة واستراحتها .فأقام لهم الخديو ١٢٠٠ خيمة ملكية لكى يناموا فيها .وتم تزويد هذه الخيام بكل الاحتياجات.

ولم ينس فرديناند ديلسبس الاحتفال بهذه المناسبة التاريخية أيضا، وكان قد بلغ العقد السابع من حياته، فعقد قرانه على الآنسة هيلين دى براجار التى يبلغ عمرها ٢١ سنة بعد افتتاح القناة بأيام معدودات.

وفى أعقاب حفل الافتتاح وجهت بريطانيا الدعوة لديلسبس لزيارتها وبما يعكس تغير موقفها من القناة خشية على مصالحها. ووفقا لمنطوق الدعوة كان الهدف تكريمه. واستضافت بريطانيا ديلسبس بحفاوة رفيعة المستوى فى يونيو عام ١٨٧٠، وأقامت له عشرات من حفلات الاستقبال والتكريم وفى ٩ يونية عام ١٨٧٠ كان ولى

عهد بريطانيا نفسه خطيب تكريم ديلسبس وقال فى خطابه :إن بريطانيا العظمى لن تنسى أبد الدهر إنك (موجها حديثه لديلسبس) صاحب الفضل فى نجاح أكبر مشروع أعد لكى يبلغ بمصالحها التجارية وصلتها بمحمياتها فى الشرق إلى أحسن ما ترجوه.

وفى فرنسا بلغت مظاهر تكريم ديلسبس حدا جعل الأكاديمية الفرنسية تتخذ قرارا بضمه عضوا فيه .وذهب إلى الأكاديمية وهناك استقبله المؤرخ الفرنسى أرنست رينان .وقال يومها كلمته التاريخية المشهورة حيث وجه حديثه لديلسبس قائلا :«كان مضيق البوسفور حتى اليوم موقعا كافيا لإثارة الاضطرابات فى العالم وقد أقمت أنت ممرا جديدا أخطر منه شأنا، ليكون موقع معارك الغد الخطيرة».

الفصل الثامن

صفقة بريطانية

رحل الخديوى محمد سعيد وترك مصر مديونة بـ ١١ مليون جنيه، وفى عهد إسماعيل باشا ارتفع حجم الدين إلى ٩٠ مليون جنيه، وناءت الخزانة المصرية بعبء هذه الديون وفوائدها.

وبحثت مصر عن وسيلة لدعم موارد الخزانة المصرية وتوصلت إلى أن تتنازل شركة القناة عن حق الإعفاء من الرسوم الجمركية يمثل جزءا من الحل. فعقدت اتفاقا تنازلت الشركة بمقتضاه عن هذا الحق مقابل تنازل مصر عن أرباح الأسهم التى تمتلكها فى القناة لمدة ٢٥ عاما كاملة. وهكذا حرمت مصر حتى من حقها فى الحصول على أرباح الأسهم بعد كل ما قدمت من تضحيات.

وكانت الضربة الثانية التى وجهها ديلسبس للخديوى إسماعيل عقب فتح القناة هو حرمان الحكومة المصرية صاحبة القناة والتى كانت تملك فى ذلك الوقت ٤٤ %من أسهم الشركة من حضور الجمعية العمومية للمساهمين .وبدأت الأزمات الاقتصادية الخانقة تحاصر إسماعيل من كل جانب والديون وفوائدها تشكل ضغطا على الحكومة المصرية.

وفى بداية عام ١٨٧٥ كانت الضائقة المالية قد بلغت الذروة فى مصر .ولم يكن أمام إسماعيل كما ذكرت معظم المؤلفات إلا أن يرهن أسهم قناة السويس فى باريس لقاء قرض ينقذ الحكومة المصرية من إشهار إفلاسها حتى ولو بلغت فائدة هذا القرض ٢٠ %. وفى نفس العام تألفت هيئة من بيوت المال الفرنسية لمساومة مصر على شراء الأسهم.

وذكر عبد الرؤوف أحمد عمرو فى كتابه (قناة السويس فى العلاقات الدولية) أن فكرة رهن أو بيع أسهم مصر فى القناة سيطرت تماما على عقل الخديوى إسماعيل فى أوائل شهر نوفمبر من عام ١٨٧٥. وكان إدوارد درفيو أحد الماليين الفرنسيين على علم بمدى الضائقة المالية التى يعاني منها الخديوى إسماعيل، فأرسل إلى أخيه أندريه درفيو الذى كان موجودا في ذلك الوقت بالإسكندرية يطلب منه أن يعرض على الخديوى بيع أسهم مصر فى شركة قناة السويس. وذهب أندريه درفيو إلى القاهرة وتلقى برقية من أخيه بتاريخ ١١ نوفمبر عام ١٨٧٥ يطلب منه فيها أن يسارع بإتمام هذه الصفقة. وعرض أندريه درفيو هذه الفكرة على إسماعيل باشا صديق المفتش وزير المالية فى ذلك الوقت ولقيت هذه الفكرة قبولا حسنا لديه وسارع بإبلاغ الخديوى. وقبل الخديوى بيع الأسهم بمبلغ ٩٢ مليون فرنك.

وتم الاتفاق بين الخديوى إسماعيل ودرفيو على إتمام هذه الصفقة على أن يرهن الخديوى الأسهم إلى درفيو مقابل مبلغ ٨٥ مليون فرنك يقترضها من نقابة الماليين الفرنسيين بضمان الأسهم بحيث تصبح ملكا للنقابة إذا لم يسدد الخديوى هذا المبلغ خلال ثلاثة أشهر. وكان واضحا أن الصفقة هى بيع للأسهم بشكل مستتر وتحرر بين الطرفين العقد الابتدائى، وتحدد الموعد فى ١٦ نوفمبر. وأبرق درفيو إلى أخيه بباريس بنتيجة المحادثات مع الخديوى وبادر إدوارد بالسعى لدى البيوت المالية الفرنسية لاتمام هذه الصفقة.

ولكن تعذر الأمر على إدوارد لعدم اتفاق رجال المال الفرنسيين فيما بينهم. وطلب درفيو إعطائه مهلة أخرى .فوافق الخديوى على ثلاثة أيام تنتهى فى ١٩ نوفمبر عام ١٨٧٥. وتمت هذه المفاوضات فى سرية تامة دون أن يعلم بها ستانتون قنصل بريطانيا العام بالقاهرة.

ونتيجة للظروف التى كانت تمر بها فرنسا بعد هزيمتها من بروسيا عام ١٨٧٠ . وبالرغم من تدخل وزير خارجية فرنسا ديكار ولإتمام الصفقة لصالح فرنسا إلا أن باريس كانت فى حاجة شديدة فى تلك الفترة إلى صداقة إنجلترا وكانت تخشى أن تعاود ألمانيا الهجوم عليها من جديد ومن هنا أحجمت الحكومة الفرنسية عن إتمام الصفقة لصالحها، خاصة بعد أن لوحت بريطانيا بأن العلاقات بين البلدين سوف تصاب بفتور شديد فيما لو تقدمت فرنسا لشراء أسهم قناة السويس.

وفى منتصف نوفمبر عام ١٨٧٥ اكتشف مراسل صحيفة بال مال بالقاهرة حقيقة المحادثات السرية الجارية بين خديوى مصر ودرفيو لإتمام صفقة بيع الأسهم فأرسل فى ١٤ نوفمبر برقية إلى لورد دربى وزير الخارجية البريطانية بالنبأ الذى أرسل بدوره وفى نفس اليوم إلى قنصل بريطانيا فى القاهرة يطالبه بالتأكد من النبأ وحقيقة المحادثات ويؤكد فى برقيته استعداد بريطانيا لشراء الأسهم لمعاونة الخديوى فى الخروج من الضائقة المالية..

وصلت برقية الوزير البريطانى القاهرة فى ١٦ نوفمبر وقابل ستانتون قنصل بريطانيا العام نوبار باشا وزير الخارجية المصرية، وبعد أن تحقق من صحة المحادثات السرية حول بيع الأسهم المصرية قال لنوبار باشا: «إن الخديوى يجب أن يدرك أن تنازله عن أسهم مصر فى شركة قناة السويس أمر لا يمكن أن تقابله بريطانيا بعدم الاكتراث .وأنه إن كان الخديوى راغبا حقا فى بيع هذه الأسهم فمن المؤكد أن بريطانيا ستعرض عليه المبلغ الذى يطلبه».

وأبلغ نوبار باشا القنصل البريطانى أن الحكومة المصرية فى حاجة عاجلة إلى مبلغ ١٠٠ مليون فرنك، ويمكن للبنوك أن تقرضها هذا المبلغ بضمان الأسهم. وطلب القنصل مهلة لكى يتلقى رأى حكومته فى مسألة إقراض الحكومة، ولكنه طلب فى نفس الوقت وقف المفاوضات مع البيوت المالية الفرنسية. وتم بالفعل لقاء بين القنصل والخديوى، وأوقفت المفاوضات المالية مع الفرنسيين ٤٨ ساعة.

وأدرك دزرائيلى رئيس وزراء بريطانيا فى ذلك الوقت الأهمية السياسية والفائدة التى ستعود على بريطانيا من شراء أسهم القناة وكتب للملكة فيكتوريا فى ١٨ نوفمبر

وشرح لها أهمية إتمام الصفقة لبريطانيا مقابل ٤ ملايين جنيه لكى تفرض بريطانيا نفوذها على قناة السويس حلمها الذى تأخر تحقيقه ٦ سنوات منذ إتمام فتح القناة.

وترد بريطانيا على قنصلها فى القاهرة بإجراء مفاوضات مكثفة لإتمام الصفقة فى مساء ١٩ نوفمبر. ونجح القنصل فى إتمام الاتفاق وأرسل إلى حكومته يوم ٢٣ نوفمبر بموافقة الخديوى على بيع ١٧٧٦٤٢ سهما مقابل ١٠٠ مليون فرنك (٤ملايين جنيه) وتلقى القنصل الرد فى نفس الليلة بالموافقة على إتمام الصفقة وتحرر عقد بيع كل أسهم مصر فى القناة فى مساء يوم ٢٥ نوفمبر عام ١٨٧٥ ,

ووصف عدد من المؤرخين الذين تناولوا عملية بيع حق مصر فى أسهم قناة السويس بأنها أكبر سرقة فى التاريخ ووصفها جون مارلو فى كتابه تاريخ النهب الاستعمارى فى مصر بأنها أهم وأخطر مضاربات الخديوى إسماعيل .وربما أفدحها من حيث النتائج التى تتصل بشركة قناة السويس وأن إسماعيل الذى كان متلهفا على انتزاع القناة من ديلسبس وتقدم لشراء الأسهم التى رفض محمد سعيد شرائها من ديلسبس، انهار تدريجيا أمامه وبدأت التنازلات من جانبه خاصة بعد أن تلقى الضربة العنيفة التى تمثلت فى الحكم الذى أصدره نابليون الثالث بدفع تعويض للشركة مقابل إلغاء السخرة فى القناة.

وربما تكون صفقة بيع أسهم مصر فى القناة، من الصفقات النادرة فى التاريخ التى تعرض لها المؤرخون بأدق التفاصيل، فقد كتب الدكتور عبد العزيز الشناوى وهو يحلل موقف بريطانيا ونجاحها فى شراء أسهم مصر بهذا الثمن البخس قائلا :إن بريطانيا بعد أن نجحت فى عملية الشراء بدأت تنتحل الأعذار لتخفيض الثمن أولا ثم استرداد جزء كبير منه بعذ ذلك لأن إسماعيل قد تصرف فى ١٠٤٠ سهما فى أثناء إقامته فى باريس فى إحدى السنوات السابقة فأصبح مجموع ما تملكه مصر ١٧٦٦٠٢ سهم وطالبت الحكومة البريطانية بتخفيض الثمن بالتالى من أربعة ملايين من الجنيهات إلى ٣,٩٧٦,٥٨٣ جنيها ووافق الخديوى، ومرة أخرى وافقت الحكومة المصرية على أن تؤدى للحكومة البريطانية كل سنة لمدة تسعة عشر عاما تنتهى فى يوليو عام ١٨٩٤ فوائدا عن المبلغ الذى دفعته ثمنا للأسهم وحددت الفائدة بنسبة ٥%

وذلك مقابل حرمان الحكومة البريطانية من أرباح الأسهم التى اشترتها لأن الحكومة المصرية قد تنازلت عن هذه الأرباح لشركة القناة لمدة ٢٥ عاما تبدأ من سنة ١٨٧٠ ,

وكان هذا الموقف البريطانى يمثل منتهى الخبث والدهاء الذى يتمتع به خبث دزرائيلى رئيس الوزراء البريطانى ذلك أن الحكومة البريطانية كانت تعلم تماما بتصرف إسماعيل السابق فى بيع ١٠٤٠ سهما فى باريس وتنازله عقب فتح القناة عن أرباح مصر فى الأسهم لمدة ٢٥ سنة لكنها وبتعليمات من دزرائيلى لم تتعرض لهذه المشكلة خلال مفاوضات البيع لأنها كانت حريصة كل الحرص على أن تشترى الأسهم، وكان السباق رهيبا بينها وبين المؤسسات المالية الفرنسية للحصول على الصفقة وكانت مصر المخنوقة اقتصاديا والضعيفة سياسيا ليس فى مقدورها فى ذلك الوقت وعلى رأسها إسماعيل باشا أن تقف فى مواجهة الغزو المالى الأوروبى.

كان لنجاح بريطانيا فى الحصول على هذه الصفقة دوى هائل فى أوروبا كلها. وأبرق الملوك والساسة بالتهانى للملكة فيكتوريا. وأكد وزير خارجية بريطانيا فى ذلك الوقت أن بريطانيا سوف تحرص على الحيلولة دون تمكين أية دولة أخرى من أن تحتكر قناة السويس لنفسها مادامت مصالحها ترتبط بها إلى حد بعيد .وذكر وزير الخارجية البريطانى أن شق القناة قد تم بالرغم من معارضة الحكومة البريطانية وكان الخديوى يرغب فى بيع أسهمه ولما كانت القناة الطريق البحرى المباشر للهند وكانت أربعة أخماس السفن التى تمر منها بريطانية فقد رأينا أنه لابد لنا من الحصول على ما يكفل لنا النفوذ على هذا الطريق .ومن ثم فقد كان لزاما علينا ألا نترك الفرصة تفلت من أيدينا.

وبعد إتمام الصفقة بـ ٨٩ يوما وقف دزرائيلى فى مجلس العموم البريطانى يقول فى بيانه عن صفقة شراء أسهم قناة السويس، «لقد كنت دائما حريصا على بلوغ هذه الصفقة ولكم أوصيت بعقدها لصالح البلاد بوصفها صفقة سياسية من شأنها أن تدعم الإمبراطورية وتقويها. إن البلاد التى تدرك حقيقة الأمور قبلنا أقدمت عليه، ويخيل إلى أن الذين ينتقدون تصرفى ليسوا على مثل هذا المستوى من الوعى».

ويعترف روتشتين أن شراء الأسهم كان عملا سياسيا يقصد به أن يكون للبريطانيين حق قوى غير منازع يسوغ لهم امتلاك مصر إذا ما انحلت أجزاء الدولة العثمانية -- كما كان محتملا فى ذلك الوقت.

وهكذا تبين للعالم كله أن بريطانيا التى كانت تحارب مشروع شق القناة فى البداية خوفا على مصالحها فى مستعمراتها فى الهند وفى الشرق الأوسط غيرت موقفها بعد الافتتاح ورأت ألا مناص من السيطرة التامة عليها لأن من يملك قناة السويس ويسيطر عليها يستطيع الدفاع بسهولة عن مستعمراته فيما وراء البحار فضلا عن التوسع فى إنشاء مستعمرات فى آسيا وإفريقيا، ولهذا لم تتوان الحكومة البريطانية فى اقتناص فرصة شراء أسهم مصر فى شركة قناة السويس، ومكنها إسماعيل من اغتنام الفرصة خلال أيام.

وخلال عام واحد من إتمام الصفقة كانت بريطانيا قد نجحت فى تنفيذ مخططها الذى كان يستهدف فى النهاية احتلال قناة السويس، فقد تمكنت من تغيير الموازين داخل شركة القناة وأصبح لها ١٠ مقاعد من ٢٤ مقعدا وبدأت تتصدى للنفوذ الفرنسى وتعمل على تقليصه بكل الوسائل .كما نجحت فى عقد اتفاق مع الشركة بشأن حمولات السفن ورسوم الملاحة وعاد الاتفاق بفوائد كثيرة على أصحاب السفن البريطانية.

وشهدت تلك الفترة محاولات بريطانيا التى لا تتوقف للسيطرة على قناة السويس أولا، والسيطرة على مصر كلها ثانيا، وكانت مأساة الديون المصرية هى التى ساعدت بريطانيا على دعم نفوذها فى السنوات السابقة على الاحتلال البريطانى.

وفى نفس الوقت اتضحت نية بريطانيا فى الإعداد لاحتلال قناة السويس بعد أن تمكنت من احتلال جزيرة قبرص عام ١٨٧٨، لاتخاذ أرض الجزيرة قاعدة للهجوم على القناة إذا اقتضت الضرورة.

وهنا يقول الدكتور مصطفى الحفناوى: وانتهى الأمر إلى ظهور لجنة المراقبة الثنائية وصندوق الدين والوزارة الأوروبية برئاسة نوبار وعضوية وزير إنجليزى، وآخر فرنسى، لهما حق الفيتو بالنسبة لقرارات مجلس الوزراء.

وكانت النتيجة أنهم فرضوا على الحكومة المصرية أن تقبل قيام اللجنة المسماة بلجنة التحقيق العليا الأوروبية لكى تقوم بالتحقيق في العجز فى الإيرادات وأسبابه وأوجه النقص فى القوانين واللوائح ولهذه اللجنة حق الاتصال بمختلف مصالح الحكومة وسماع من ترى حاجة لسماعه. وعين فرديناند ديلسبس رئيسا لهذه اللجنة.

وجاءت نهاية عصر إسماعيل باشا عندما توجه إليه قناصل الدول ومعهم ديلسبس مساء ٢٦ يونيه عام ١٨٧٩ لكى يبلغوه بمضمون برقية الصدر الأعظم بعزله وتولية ولده محمد توفيق.

وجلس محمد توفيق بن إسماعيل بن إبراهيم بن محمد على على عرش مصر في ٢٦ يونية عام ١٨٧٩ وكانت مصركما يقول عبد الرحمن الرافعى تجتاز مرحلة من أدق المراحل فى تاريخها القومى، فالشعب يئن من المظالم والضرائب الفادحة التى عاناها فى عهد إسماعيل ومن التدخل الأجنبى فى شئون مصر وما تعدد من مظاهره وتلاحق من أشكاله ووسائله فمن إنشاء صندوق الدين إلى فرض الرقابة الثنائية الإنجليزية الفرنسية على مالية مصر إلى تغلغل نفوذ الأجانب عامة فى البلاد. وقد بدأت ثورة الأفكار والتطلع إلى الحرية والنظم الدستورية فى أواخر عهد إسماعيل، وتأصلت في نفوس الطبقة المثقفة من الأمة واتسع مداها فى أوائل عهد توفيق واتجهت الأفكار إلى إقرار تلك النظم والعمل على توطيدها لكى تستقر على أساس مكين.

فالبلاد إذن كانت تتطلع إلى نظام جديد يضع حدا للإسراف والنفوذ الأجنبى ويوطد أركان العدل والحرية والدستور، والناس يأملون فى الخديوى الجديد أن يعالج الارتباك المالى الذى نشأ عن قروض إسماعيل ويقر النظم الدستورية التى تكفل حقوق الأفراد وحريتهم.

ويصف الرافعى حالة مصر الداخلية فى تلك الفترة قائلا: كانت المطامع الاستعمارية كلها تتعاون فى حصار مصر واكتملت المأساة بشراء الأسهم من إسماعيل وكانت فرنسا رغم ذلك مازالت تطمع فى أن يكون لها من النفوذ مثل بريطانيا. والجاليات الأجنبية الأوروبية بوجه عام تسعى إلى فرض نفوذها، وتركيا كانت لا تفتأ تفكر فى اغتنام الفرصة لكى تنتقص من المزايا والحقوق التى نالتها مصر.

واشتعل الدهاء السياسي البريطاني الاستعماري، وأوعزت إلى ديلسبس أن يبدأ المرحلة الأخيرة في تصفية دور مصر نهائيا في قناة السويس، وشراء حصة مصر من صافي أرباح الشركة وهي نسبة ١٥ %من الأرباح التي حددتها جميع الفرمانات، وكانت كل ما بقي لمصر في قناة السويس بعد بيع الأسهم، وكان إسماعيل قد رهن نسبة الـ ١٥ ٪ من الأرباح «للنقابة الكبرى» ـ جماعة الماليين الفرنسيين- مقابل ١٠٫٥ ملايين فرنك .ولم يستطع الخديوي إسماعيل الوفاء بهذا الدين كالعادة.

ويذكر الرافعي أنه في أوائل عهد توفيق عرض الرقيبان الأوروبيان السير أفلين بارنج والمسيو دي بلنيو على الحكومة أن تبيع هذه الحصة مقابل ٧٠٠ ألف جنيه، وقد عرض هذا المشروع على مجلس الوزارة المصري يوم ١٤ يناير عام ١٨٨٠ في جلسة غير عادية عقدت خصيصا للنظر في هذه المسالة وحضر الجلسة السير بارنج والمسيو ليرون ديرول نائبا عن المسيو دي بلنيو الذي كان في باريس يفاوض في إتمامها، فأيد السير بارنج إبرام الصفقة ودافع عنها دفاعا طويلا وكانت وجهة نظره أن الحكومة المصرية لاتستطيع الوفاء بدين النقابة التي ارتهنت هذه الحصة فأولى بها أن تبيعها.

ولم يخف على رياض باشا خطر هذه الصفقة إذ صرح في جلسة مجلس الوزراء إن لها جانبا سياسيا لأن الحكومة إذا باعت حصتها في الربح فلا يبقى لها أي حق مادي في قناة السويس مع أن القناة قائمة على أرضها، وإنه عقد المجلس خصيصا للنظر في هذه المسألة على أنه مع هذه الملاحظة لم يعارض في إبراهيم الصفقة، بل سوغها بحجة الضرورة إليها وقال حسين فخري باشا وزير الحقانية إن الرهن هو السبيل إلى البيع .فلا يمكن اجتناب بيع هذه الحصة ما دامت الحكومة لا تستطيع الوفاء بقيمة الرهن وقال علي باشا مبارك وزير الأشغال إننا مضطرون إلى بيع هذه الحصة مع شديد الأسف فإن الجميع يسعون للحصول على جزء من رأس مال القناة ولو كان سهما واحدا ونحن نتجرد من كل حق فيها.

ثم عاد السير بارنج يؤيد البيع وانتهت الجلسة بإقراره مقابل ثمن بخس بلغ ٢٢ مليون فرنك ـ ٨٥٠ ألف جنيه ـ وهي بلاشك صفقة خاسرة لأن ما كانت تغله سنويا هو ٨٦٩ ألف جنيه أي أكثر من الثمن الذي بيعت به الحصة كلها وهذا يوضح ما في هذه الصفقة من الخسران المبين.

وهكذا تنازل الخديوى محمد توفيق بن إسماعيل باشا فى ٣١ مارس عام ١٨٨٠ عن آخر ما تبقى لمصر فى قناة السويس. ومرة أخرى تخسر مصر بتنازلها عن أرباحها هذه خسارة كبيرة إذ بلغ مجموع ما حصلت عليه النقابة الكبرى الفرنسية من هذه الأرباح حتى سنة ١٩٣٢ مبلغ ١٢٣٢ مليون فرنك.

وفيما بعد وصف المؤرخ الإيطالى انجليو ساماركو تصرف الحكومة المصرية بقوله: «إذ كانت الظروف قد منعت الخديوى إسماعيل من الانتفاع بمزايا هذا المشروع الذى من اجله تحملت مصر أعظم التضحيات، ثم فقدت كل حق لها فيه حتى حقها فى الرقابة عليه، فما من شك أن مصر سوف تثأر لنفسها إن عاجلا أو آجلا ولسوف يتسنى لها يوما ما أن تحصل على ما تستحق من مكاسب ولسوف تستمد سندها للحصول على حقها من تلك التضحيات التى بذلتها فى سبيل تنفيذ مشروع قناة السويس وذلك هو حكم التاريخ».

١- الاحتلال الإنجليزى

تطورت الأحداث فى مصر بعد اعتلاء توفيق العرش، وبدأ الصدام مبكرا بين القادة والضباط المصريين بقيادة أحمد عرابى والخديوى توفيق وحدثت المواجهة فى ساحة قصر عابدين، فقرر توفيق الاستعانة ببريطانيا لحمايته.

وبدأت الحملة البريطانية على مصر فى يوليو عام ١٨٨٢ بعد أن مهدت الطريق لها وادعت فى مؤتمر الآستانة فى التاسع من يوليو عام ١٨٨٢ أن قناة السويس تتهددها الأخطار لكى تجد المبرر لتدخلها العسكرى.

وهاجم الأسطول الإنجليزى الإسكندرية وتقدمت القوات ولكنها تواجه بمقاومة مصرية عند كفر الدوار. وعندما أراد عرابى تعطيل الملاحة فى قناة السويس خشية استخدام الإنجليز لها، أكد له ديلسبس استحالة ذلك.

ويقول المؤرخ عبد الرحمن الرافعى إن عرابى انخدع تماما ووقع فى مصيدة ديلسبس ذلك أن عرابى بعد هزيمة بريطانيا فى كفر الدوار عقد المجلس العسكرى المصرى للنظر فى أمر قناة السويس واتخذ المجلس قرارا بتعطيل القناة، ولما علم

ديلسبس بقرار المجلس أبرق إلى عرابى يؤكد له أن الإنجليز لن يدخلوا القناة، وانخدع عرابى ببرقية ديلسبس.

وعندما وصلت البوارج البريطانية إلى بورسعيد بعد ذلك ظل ديلسبس يؤدى دوره بكل جرأة، فأرسل لعرابى يقول: «لا تعمل عملاً يسد قناتى فإنى هنا ولا تخشى شيئا من هذه الناحية إذ لن ينزل جندى إنجليزى واحد إلا وبصحبته جندى فرنسى وأنا المسئول عن ذلك كله» وكان ديلسبس دائم الاتصال بعرابى وكان يلقى فى روعه أن القناة طريق حر للملاحة العالمية وإنها محايدة. لا ترتكب فيها الأعمال الحربية ولا يستطيع الإنجليز أن يعرضوا أنفسهم لسخط الدول إذ هم احتلوا القناة، وأنه إذا قام عرابى بعمل ما من شأنه تعويق الملاحة، فإن العالم كله سيقف ضده.

وكما يقول الرافعى، فإن عرابى انخدع بتلك الوعود وكان هذا الخطأ الذى وقع فيه هو الخطأ الأكبر وإن لم يكن العامل الوحيد لانتصار البريطانيين فى معارك منطقة القناة. ولو أن عرابى بادر عندما نشبت الحرب إلى سد القناة لعجز ولسلى قائد الحملة عن الوصول بقواته إلى الإسماعيلية واتخاذها قاعدة للزحف على العاصمة، ولكنه لم يفعل فكان إحجامه وبالا على مصر. وقد لعب ديلسبس فى المسألة دور المخادع، لكى يفوت على العرابيين سد قناة السويس.

هنا يقول الدكتور مصطفى الحفناوى :أهمل عرابى نصائح رفاقه فى المجلس العسكرى واطمأن لديلسبس واستطاعت الأساطيل الإنجليزية أن تحتل بورسعيد مساء ٢٠ أغسطس سنة ١٨٨٢، وسلم ديلسبس الذى كان يؤكد حيدة القناة مكاتب الشركة للقوات البريطانية لكى تتخذها مركزا لأعمالها الحربية. وأغلق الإنجليز القناة ٣ أيام ومنعوا الملاحة فيها، وقدم لهم ديلسبس ألوانا من المعونة سمحت لهم بطعن مصر من الخلف والانتصار فى معركة التل الكبير. وزحف الغزاة على عاصمة البلاد ووقع الاحتلال الذى ظل جاثما على صدر مصر ٧٤ سنة كاملة.

وبالاحتلال بدأت بريطانيا فى إتمام سيطرتها الكاملة على شركة قناة السويس وحولتها إلى إحدى الإدارات البريطانية ولم تقبل أن تدار الملاحة فى القناة من باريس واستدعت ديلسبس مدير الشركة إلى لندن عام ١٨٨٣ وتم توقيع اتفاق جديد

بين بريطانيا المالكة لـ ٤٤ %من الأسهم والتى اشترت نصيب مصر من الأرباح. وبمقتضى هذا الاتفاق ارتفع عدد أعضاء مجلس ادارة الشركة إلى ٣٢ عضوا منهم ١٠ إنجليز، وشكلت لجنة استشارية للشركة فى لندن أعضاؤها من الانجليز، وأصبح لها مكتب دائم فى العاصمة البريطانية بالإضافة إلى سداد رسوم مرور السفن فى لندن.

وبنفس مواد هذه الاتفاقية أصبح موظفو قسم الملاحة من الإنجليز ومن الضباط الإنجليز فى السلاح البحرى البريطانى. وأضيفت هذه المزايا التى حصلت عليها بريطانيا إلى مركزها فى مصر كدولة محتلة .فهى تحرس القناة بقواتها المسلحة وتباشر حقوق مصر فى قناة السويس.

وازداد الصراع بين بريطانيا وفرنسا بسب إنفراد الأولى بالغنيمة كاملة. وتوالت احتجاجات فرنسا على بريطانيا بعد احتلالها لمصر مما كان سببا فى ان تلجأ بريطانيا إلى الإدلاء بتصريحات تؤكد فيها أن احتلالها لمصر مؤقت وأنه لم يكن إلا لإطفاء نيران الثورة العرابية وحماية عرش الخديوى وإنها ستترك مصر قريبا. فى ذلك الوقت وجه وزير الخارجية البريطانى منشورا دوريا فى ٣ يناير عام ١٨٨٣ قال فيه إن الملاحة فى القناة حرة لمختلف السفن فى جميع الظروف والأوقات وفى حالة الحرب يحدد وقت يسمح فيه للسفن المحاربة بالبقاء فى القناة بشرط ألا تفرغ منها مؤن حربية ولا يسمح بإنزال جنود فى البر، والأعمال الحربية ممنوعة فى القناة منعا باتا وتحرم فى الأراضى المجاورة للقناة أو فى مياه مصر الإقليمية حتى ولو كانت تركيا نفسها مشتبكة فى الحرب .

وأعفى المنشور البريطانى مصر من هذه الشروط فى حالة قيامها بواجب الدفاع عن نفسها وأكد أن كل دولة تسبب سفنها الحربية عطبا أو تعطيلا للقناة تدفع كل التعويضات فى الحال وتتخذ مصر من الإجراءت ما تراه لحمل السفن الحربية على مراعاة القيود المتقدمة فى حالة الحرب كما يحرم بناء حصون واستحكامات فى القناة وما يحاورها وفى نفس الوقت فإن الشروط لاتحد من سيادة مصر على القناة كجزء من إقليمها بأية حال.

واقترح وزير الخارجية البريطاني في ذلك الوقت على الحكومة الفرنسية في ١٥يونية عام ١٨٨٤ بأن يتم وضع نظام لحياد مصر على أساس المبادئ المعمول بها في حياد بلجيكا بعد جلاء بريطانيا عن مصر. أما فيما يختص بقناة السويس فإن الحكومة البريطانية تقترح العمل بما جاء في منشور ٣ يناير عام ١٨٨٣.

٢- اتفاقية القسطنطينية

وهكذا خدعت بريطانيا فرنسا وتركيا والعالم كله. وتم القبول بعقد لجنة دولية في ٣٠ مارس عام ١٨٨٥ لوضع مشرع معاهدة دولية تنظم المرور في القناة. وفي هذا المؤتمر ظهر الصراع البريطاني الفرنسي واضحا، وقدمت كل منهما مشروعا مختلفا وكان المشروع الفرنسي شديد التنكر لحقوق مصر وعارضته بريطانيا لأنها كانت قد وطدت نفسها لضم مصر لأملاك التاج البريطاني بينما كانت الدول المنافسة لبريطانيا تطالب بتدويل القناة كوسيلة للخلاص من سيطرة بريطانيا. وظلت المشكلة قائمة حتى وقعت معاهدة القسطنطينية في ٢٩ أكتوبر عام ١٨٨٨ والتي نظمت عمليات المرور في قناة السويس بعد أن ظلت بريطانيا نحو ٦ سنوات تراوغ في عقد هذا المؤتمر لكي تظل سيطرتها كاملة على القناة.

وفي الحقيقة لم تكن هناك أي مشكلة بالنسبة للمرور في القناة، فمصر هي التي قررت حرية الملاحة في قناة السويس ونصت على ذلك في الفرمان الثاني في عام ١٨٥٦، والعدوان الوحيد الذي وقع على القناة كان العدوان البريطاني في عام ١٨٨٢ ولولا هذا العدوان لما كان هناك حاجة لاتفاقية القسطنطينية.

ورغم نجاح مؤتمر القسطنطينية من وجهة النظر الدولية في تحديد ضمانات حرية المرور في قناة السويس فإن بريطانيا ظلت تعارض وبكل قوة أي نوع من المشاركة الدولية في شئون قناة السويس حتى تم الاتفاق الودي بينها وبين فرنسا على إطلاق يد فرنسا في شمال أفريقيا، وإطلاق يد بريطانيا في وادي النيل في الثاني من إبريل عام ١٩٠٤.

ويقول الدكتور محمد عبد الرحمن في كتابه قناة السويس أهميتها السياسية والاستراتيجية إذا كانت اتفاقية ٢٥ أكتوبر عام ١٨٨٨ قد أقرت بوضوح شديد حياد قناة السويس فإن هذه الاتفاقية في واقع الأمر لم تغير من الأمر شيئا لأن بريطانيا ظلت تحتل مصر وتحتل القناة وتسيطر عليهما معا بل لقد ألحقت بالمعاهدة تحفظا يبيح لها أن تتحلل من أحكام الاتفاقية كلها أو بعضها إذا كان تطبيقها يتعارض مع مقتضيات احتلالها للقناة. وظلت إنجلترا بعد توقيع الاتفاقية ترفض السماح باجتماع مندوبي الدول المنوط بهم الإشراف على تنفيذهاوفقا لنص المادة الثانية، واحتفظت لنفسها بهذا الحق وأصرت على ألا تنفذ منها ما تراه متعارضا مع مصالحها الخاصة.

وكان من الطبيعي أن تبادر بريطانيا إلى إلحاق هذا التحفظ بالاتفاقية الدولية التي أبرمت في القسطنطينية لأنها لم تكن تبغي تنفيذ أية اتفاقيات تعطل حريتها في العمل أو سلطتها على القناة أو تجعل للدول الأخرى نصيبا في الإشراف على شئون القناة التي أصبحت ذات أهمية استراتيجية كبرى لانجلترا. وقد كتب مراسل التايمز في القاهرة في مجلة القرن التاسع عشر يقول إننا ونحن نخشى ما قد تسعى إليه روسيا من بسط نفوذها عل البوسفور وذلك بقواتها البحرية وبسط نفوذها على منابع الفرات بقواتها البرية، فيجب علينا أن نحمي طريق السويس الموصل إلى الهند، ولكي نحمي هذا الطريق يجب أن تكون لدينا القوة التي تضمن بقاء قناة السويس مفتوحة لسفننا في كل الأوقات وتحت كل الظروف.

ويضيف المراسل البريطاني، لكي يتم ذلك لابد أن يكون لنا مرتكزا في دلتا مصر ولكي نضمن مواصلاتنا إلى الهند عبر برزخ السويس فإنه من الضروري ألا يكون لنا فقط حق مرور السفن الحربية بالقناة بل وأن تكون مداخل القناة ومخارجها تحت حمايتنا، ومن أبسط مبادئ الاستراتيجية أن يكون معروفا أهمية السيطرة البريطانية على مصر.

وإذا ما صار لنا قدم ثابت في مصر كدولة مستعمرة لها فستكون لنا السيطرة على كل المنطقة التي تمتد من البحر الأحمر إلى حدود الهند فليس من قبيل الصدف أن سوريا وشبه الجزيرة العربية خضعتا في فترات متقاربة للدولة التي كان لها نفوذ على منطقة برزخ السويس.

ويضيف مؤلف الكتاب لقد تحقق ما كان يصبو إليه الكاتب الإنجليزى على يد جلادستون الذى كانت له نفس وجهات نظر الكاتب الإنجليزى فقد أجاب جلادستون فى عام ١٨٧٧ على سؤال وجهته إليه مجلة القرن التاسع عشر عن ماذا يحدث لو تعطلت القناة بالنسبة لنا وكانت إجابته، إذا حدث ذلك فإن ضربة قوية فى الصميم ستوجه لتجارتنا ولثروتنا ولرخائنا بين دول العالم وإن إنجلترا كأول دولة تجارية فى العالم وأقواها نفوذا ستكون أكثر خسارة فيما لو حدث ذلك.

أما نص اتفاقية القسطنطينية الموقع يوم ٢٩ أكتوبر عام ١٨٨٨ بشأن ضمانات حرية استعمال قناة السويس البحرية فهو كالتالى:

إن جلالة ملكة المملكة المتحدة لبريطانيا وآيرلندا وامبراطورة الهند وجلالة إمبراطور ألمانيا وملك بروسيا وجلالة إمبراطور النمسا وملك بوهيميا وملك المجر الرسولى وملك أسبانيا، ورئيس الجمهورية الفرنسية وجلالة ملك إيطاليا وجلالة ملك الأراضى المنخفضة ودوق لوكسمبرج وجلالة إمبراطور سائر الروسيين وجلالة إمبراطور العثمانيين رغبة منهم فى أن يقروا بصك اتفاق نظاما يضمن فى كل وقت ولجميع الدول حرية استخدام قناة السويس البحرية ويكمل أيضا النظام الذى خضعت له الملاحة بمقتضى فرمان جلالة السلطان المؤرخ فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ الموافق ٢ من ذى القعدة سنة ١٢٨٢ والمصدق على الامتيازات الصادرة من سمو الخديوى قد عينوا مندوبيهم المفوضين وهم

أسماء مندوبى كل دولة

المادة الأولى: تكون قناة السويس البحرية على الدوام حرة مفتوحة سواء فى وقت الحرب أو فى وقت السلم، لكل سفينة تجارية أو حربية دون تمييز لجنسيتها.

وعليه اتفقت الدول السامية المتعاقدة على ألا تمس بأى شكل حرية استخدام القناة سواء فى وقت الحرب أو فى وقت السلم.

ولاتخضع القناة أبدا لمباشرة حق الحصر.

المادة الثانية : إن الدول السامية المتعاقدة اعترافا منها بأن قناة المياه العذبة لا غنى عنها للقناة البحرية، تسجل التزامات سمو الخديوى تجاه الشركة العالمية لقناة السويس فيما يختص بقناة المياه العذبة، وهى الالتزامات المنصوص عليها فى الاتفاق المؤرخ فى ١٨ مارس سنة ١٨٦٣ الذى يشمل بيانا وأربع مواد، وتلتزم بألا تمس بأى شكل سلامة القناة وفروعها التى لا يجوز أن تكون مهمتها محلا لأى محاولة لتعطيلها.

المادة الثالثة : وكذلك تلتزم الدول السامية المتعاقدة باحترام أدوات ومؤسسات ومبانى وأشغال القناة البحرية وقناة المياه العذبة.

المادة الرابعة : لما كانت القناة البحرية تظل مفتوحة فى وقت الحرب كممر حر حتى للسفن الحربية التابعة للمحاربين تطبيقا للمادة الأولى من المعاهدة الحالية فقد اتفقت الدول السامية المتعاقدة على أن أى حق حربى أو أى عمل عدائى أو أى عمل يكون الغرض منه تعطيل حرية الملاحة بالقناة لا يجوز مباشرته داخل القناة وموانى مدخليها، وكذلك داخل مسافة ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانى، حتى لو كانت الإمبراطورية العثمانية إحدى الدول المتحاربة.

ولا يجوز للسفن الحربية التابعة للمحاربين أن تتزود أو تتمون داخل القناة وموانى مدخليها إلا للحد الضرورى جدا ويتم عبور السفن بالقناة فى أقصر مدة تطبيقا للوائح السارية ودون أى تأخير آخر غير ما ينتج من ضرورات العمل، ولا يجوز أن تتجاوز مرابطها فى بورسعيد ومرفأ السويس أربع وعشرين ساعة، إلا فى حالة القوة القاهرة، وفى هذه الحالة تلزم بالسفر فى أقرب وقت ممكن، ويجب أن تمر فترة أربع وعشرين ساعة بين خروج سفينة محاربة، من أحد موانى المداخل، وسفر سفينة تابعة للدولة المعادية.

المادة الخامسة : فى وقت الحرب لا يجوز للدول المحاربة أن تنزل أو تأخذ داخل القناة وموانى مداخلها قوات أو ذخائر أو مواد حربية، ولكن فى حالة المانع العرضى داخل القناة يجوز داخل موانى المداخل أخذ أو إنزال قوات مقسمة إلى جماعات لا تتجاوز الواحدة منها ١٠٠٠ رجل من المهمات الحربية.

المادة السادسة : تخضع الغنائم من جميع النواحى لنفس النظام الخاص بالسفن الحربية التابعة للمحاربين.

المادة السابعة : لا تبقى الدول أى سفينة حربية داخل مياه القناة (بما فيها بحيرة التمساح والبحيرات المرة)

ومع ذلك يجوز لها أن تضع فى موانى المداخل ببورسعيد والسويس مراكب حربية لا يتجاوز عددها مركبين لكل دولة .وهذا الحق لا يتمتع به المحاربون.

المادة الثامنة: يكلف بمراقبة تنفيذ المعاهدة الحالة وكلاء الدول الموقعة عليها المعتمدون بمصر، ويجتمعون عند كل ظرف يهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها بناء على دعوة ثلاثة من بينهم وتحت رئاسة عميدهم لإجراء التحقيقات اللازمة، ويحيطون الحكومة الخديوية بالخطر الذى يتبينونه حتى تتخذ هذه الحكومة التدابير التى تكفل حماية القناة وحرية استخدامها.

وعلى أى حال يجتمعون مرة فى السنة للتحقق من سلامة تنفيذ المعاهدة، وتعقد هذه الاجتماعات الأخيرة برياسة مندوب خاص تعينه لهذا الغرض الحكومة الامبراطورية العثمانية، ويجوز لمندوب الخديوى أن يشترك أيضا فى الاجتماع ويرأسه فى حال غياب المندوب العثمانى.

وعليهم بصفة خاصة أن يطلبوا إلغاء كل عمل أو تفريق كل حشد على أحد جانبى القناة يمكن أن يكون الغرض منه أن يؤدى للمساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة.

المادة التاسعة: تتخذ الحكومة المصرية فى حدود سلطاتها المستمدة فى الفرمانات وبالشروط الواردة فى المعاهدة الحالية، لتدابير اللازمة التى تحمل على احترام تنفيذ المعاهدة.

وفى حالة ما اذا كانت الحكومة المصرية لا تدبر الوسائل الكافية، عليها الاستنجاد بحكومة الإمبراطورية العثمانية، وهذه تتخذ التدابير الضرورية لإجابة هذا الطلب، وتبلغ ذلك إلى علم الدول الأخرى الموقعة على تصريح لندن المؤرخ فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ وعند اللزوم تتشاور معها فى هذا الصدد.

ولا تعتبر أحكام المواد ٤، ٥، ٧، ٨ عقبة فى سبيل التدابير التى تتخذ تطبيقا للمادة الحالية.

المادة العاشرة: وكذلك لا تكون أحكام المواد ٤، ٥، ٧، ٨ عقبة دون التدابير التى يضطر جلالة السلطان وسمو الخديوى - باسم جلالته وفى حدود الفرمانات الممنوحة لسموه - إلى اتخاذها، بقواتهما الخاصة، لضمان الدفاع عن مصر وإقرار النظام العام.

وفى حالة ما إذا اضطر جلالة السلطان أو سمو الخديوى إلى الاستفادة من الاستثناءات المذكورة فى المادة الحالية فإنه يجب على الحكومة الإمبراطورية العثمانية أن تحيط الدول الموقعة على تصريح لندن علما بذلك.

ومن المتفق عليه أيضا أن أحكام المواد الأربع المذكورة لا تعوق بأى حال التدابير التى ترى الحكومة الإمبراطورية العثمانية ضرورة اتخاذها بقوتها الخاصة لضمان الدفاع عن ممتلكاتها الأخرى الواقعة على الشاطئ الشرقى للبحر الأحمر.

المادة الحادية عشرة: إن التدابير التى تتخذ فى الحالات المذكورة فى المادتين ٩، ١٠ من المعاهدة الحالية يجب ألا تعوق حرية استخدام القناة، فى نفس هذه الحالات يحرم اطلاقا إنشاء تحصينات دائمة تقام خلافا لأحكام المادة (٨).

المادة الثانية عشرة: اتفقت الدول السامية المتعاقدة، وتطبيقا لمبدأ المساواة فيما يتعلق بحرية استخدام القناة وهو المبدأ يعتبر أحد أسس المعاهدة الحالية، على ألا تسعى واحدة منها للحصول على فوائد إقليمية أو تجارية أو امتيازات فى الترتيبات الدولية التى قد تتم مستقبلا فيما يتعلق بالقناة، ومع هذا تصان حقوق تركيا باعتبارها الدول صاحبة الإقليم.

المادة الثالثة عشرة: فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها صراحة فى نصوص المعاهدة الحالية ليس هناك أى مساس بحقوق السيادة التى لصاحب الجلالة الإمبراطورية السلطان وحقوق وامتيازات سمو الخديوى المستمدة من الفرمانات.

المادة الرابعة عشرة: اتفقت الدول السامية المتعاقدة على أن الالتزامات الناتجة عن المعاهدة الحالية لا تتقيد بمدة صكوك امتياز الشركة العالمية لقناة السويس

.المادة الخامسة عشرة: لا تعوق أحكام هذه المادة التدابير الصحية المعمول بها في مصر.

المادة السادسة عشرة: تتعهد الدول السامية المتعاقدة بأن تبلغ هذه المعاهدة للدول التى لم توقعها وتدعوها للانضمام إليها.

المادة السابعة عشرة: يصدق على المعاهدة الحالية ويتم تبادل وثائق التصديق عليها فى مدة أقصاها شهر أو اقل إن أمكن.

وإثباتا لما تقدم وقع المفوضون هذه المعاهدة ووضعوا عليها أختامهم.

تم بالآستانة فى اليوم التاسع والعشرين من شهر أكتوبر عام ألف وثمانمائة وثمانية وثمانين.

الفصل التاسع

التأميم

اقتنعت المجموعة اليوليوية وعلى رأسها جمال عبد الناصر بفكرة إنشاء سد عالى جنوب خزان أسوان والتى تقدم بها اليونانى دانينوس.

وبدأت مصر تبحث عن مساندة مالية تسمح لها بتنفيذ المشروع .ومن خلال الاتصالات السياسية والجهود الدبلوماسية حاول عبد الناصر مفاتحة البنك الدولى لترتيب التمويل اللازم لذلك المشروع الضخم ولكنه تبين أنه ليس فى طاقة البنك أن يقوم وحده بتمويل هذا المشروع .وكانت الخطوة الثانية طرق باب الدول الكبرى فى العالم الغربى لمساعدة مصر فى تنفيذ مشروعها.

والتقى أحمد حسين السفير المصر بواشنطن خلال أكتوبر ١٩٥٥ بكبار المسئولين الأمريكيين وفى مقدمتهم دالاس وزير الخارجية، كما توجه الدكتور عبد المنعم القيسونى وزير المالية إلى لندن وواشنطن فى نوفمبر ١٩٥٥ لإجراء محادثات حول المشروع مع الحكومتين البريطانية والأمريكية والبنك الدولى.

وقد قدرت تكاليف بناء السد بألف مليون دولار منها ٤٠٠ مليون دولار بالعملات الأجنبية، وعرض البنك الدولى تقديم نصف المبلغ إذا ما قدم البريطانيون والامريكيون النصف الآخر.

وبهذا أصبح واضحا أن ما تريده مصر من الولايات المتحدة وبريطانيا هو قرض قيمته ٢٠٠ مليون دولار.

وتوالت المفاوضات فى ظل ظروف سياسية ملتهبة خاصة بعد أن أعلنت مصر عن صفقة الأسلحة التشيكية فى سبتمبر عام ١٩٩٥. وتضمنت المفاوضات الكثير من المساومات السياسية والاقتصادية.

وعندما اعترف عبد الناصر بالصين الشيوعية فى ربيع عام ١٩٥٦ ازداد الأمر سوءا.

ويوم ١٩ يوليو ١٩٥٦ قرأ دالاس وزير الخارجية الأمريكية بيانا أعلن فيه أن الولايات المتحدة سحبت عرضها بالمشاركة فى تمويل السد العالى وقال إن اقتصاد مصر لا يستطيع تحمل مثل هذا المشروع.

وكان منطقيا أن يستشيط عبد الناصر غضبا من الموقف الأمريكى وكان قراره تأميم قناة السويس كرد على الموقف الأمريكى. ويقول الأستاذ محمد حسنين هيكل فى كتابه عبد الناصر والعالم، واتخذ عبد الناصر هذا القرار ما بين العاشرة والحادية عشر من صباح السبت ٢٠ يوليو..

أى أن عبد الناصر قرر تأميم القناة فى اليوم التالى مباشرة للقرار الأمريكى. وهذه الساعات التى فصلت بين الفعل الأمريكى ورد الفعل المصرى لا يمكن أن تتسع لدراسات أو حسابات جادة وحقيقية لمثل هذا القرار البالغ الأهمية والشديد الحساسية.

فقناة السويس التى تم افتتاحها عام ١٨٦٩ ارتبطت بها مصالح قوى عالمية وللإقدام على تأميم الشركة العالمية التى تدير القناة، فإن الأمر يقتضى دراسات جادة وعميقة وشاملة وحسابات دقيقة لموقف القوى العالمية والإقليمية المختلفة والاحتمالات المختلفة للرد على مثل هذا القرار ومدى تأثير ذلك على مصالح هذه الدول وتأثير ما سوف تتخذه من مواقف أو تقدم عليه من إجراءات على مصر.

ولا اعتقد أن الرئيس عبد الناصر قد أجرى مثل هذه الدراسات أو الحسابات. لقد غضب أو استشاط غضبا ففكر فى عقاب الأمريكيين أولا والإنجليز من بعدهم على سحب عرض المشاركة فى تمويل السد العالى فلم يجد أمامه سوى تأميم قناة السويس.

هكذا وببساطة اندفع رئيس مصر الأمين على مصالحها ومصالح المصريين إلى در فعل انفعالى دون أى دراسة أو حسابات والمدهش أن الرجل لم يتوقف أمام حاجة هذا القرار الشديد الأهمية سواء لمصر أو للقوى العالمية التى ستتأثر بالضرورة بمثل هذا القرار لدراسات متأنية وعميقة وشاملة .

كان كل ما يعنيه وهو فى هذا الغضب أن يرد اللطمة وبسرعة، وربما لو فكر فى إجراء الدراسات والحسابات المطلوبة، فقد يمضى الوقت المناسب لرد اللطمة.

ولم يكن بغائب عن الرئيس أن مدة عقد امتياز القناة ستنتهى عام ١٩٦٨ . وبما يعنى أن مصر ستتسلم القناة من أيدى الشركة الأجنبية بعد ١٢ عاما.

وهذه الفترة القصيرة جدا لم تكن لتستدعى الاندفاع تحت وطأة الغضب على طريق محفوف بالمخاطر سيؤدى بالضرورة إلى إلحاق الضرر بمصر والمصريين.

ولكن حسابات الرجل كانت مختلفة، كان يرى أن رد اللطمة وبسرعة خاصة للأمريكيين بإعلان تأميم القناة سيؤدى إلى دعم مكانته كزعيم على المستويين الإقليمى والعالمى، وسيكسب شعبية هائلة لا فى مصر فقط بل فى كل المنطقة العربية وسيمتد نطاق هذه الشعبية. إلى كل دول العالم الثالث التى كان معظمها يعيش تحت وطأة الاحتلال وهذه النتائج سترفع من مكانته وتأثيره، وسترى فيه الشعوب بطلها القادر على التصدى للإمبريالية الأمريكية والإنجليزية.

هذه المكانة كان عبد الناصر فى حاجة شديدة إليها لزيادة وزنه وحجمه محليا واقليميا، وهو فى حاجة إليها لتكريس نفسه كزعيم وحيد لا منافس له خاصة بين صفوف المجموعة اليوليوية.

وبعد أن قر قراره على تأميم القناة يوم ٢٠ يوليو، بدأ يفكر فى التوقيت المناسب لإعلان هذا القرار .. وفى يوم الثلاثاء ٢٤ يوليو حضر افتتاح محطة لضخ البترول فى مسطرد على خط الأنابيب الممتد من السويس إلى القاهرة.

وفكر عبد الناصر فى إعلان، القناة فى تلك المناسبة لكنه رأى تأجيل الأمر إلى توقيت آخر، فاكتفى فى خطابه بمهاجمة الأمريكيين قائلا لهم عبارته المشهورة «موتوا بغيظكم إن مصر ستبنى السد العالى حتى لو اضطررنا إلى بنائه بأظافرنا» .

حتى ذلك الحين لم يكن عبد الناصر قد أخبر أحدا بمخططاته، لكنه سمع فى أثناء حفلة تدشين محطة الضخ محمود يونس المهندس المكلف بخط الأنابيب يتحدث فاختاره رئيسا لمشروع التأميم.

وبعد الاحتفال طلب من محمود يونس أن يأتى إليه فى موعد لاحق من ذلك اليوم. ومن ثم بدأ يطرح الفكرة على شخصين أو ثلاثة من أعضاء مجلس قيادة الثورة وطلب منهم إعداد تقرير بالموقف ومايعتقدون أن إيدن قد يفعله.

وعندما وصل يونس إلى بيت الرئيس أخبره عبد الناصر بما خطط له وطلب منه أن يعد خطة كاملة الاستيلاء على إدارة القناة ومعالجة أية مشكلة وأية صعوبة تطرأ، وتأمين وإبقاء القناة مفتوحة. وقال إنه يريد أن تكون الخطة جاهزة فى اليوم التالى.

فى تلك الليلة كان قد تجمع لدى الرئيس عبد الناصر من المعلومات ما يكفى لإقناعه بأن بريطانيا لا تملك فى المنطقة ما يكفى من القوات العسكرية للقيام بغزو مصر، وأن تجميع مثل هذه القوات الكافية يتطلب شهرين وقال الرئيس تعليقا على ذلك!

«كل ما أحتاج إليه هو شهر واحد، ولذا فهذه المهلة تكفينى» ويقول الأستاذ هيكل فى كتابه عبد الناصر والعالم بالصفحة رقم ١٣٥ إن عبد الناصر حتى يوم ٢٤ يوليو لم يكن قد أخبر أحدا بمخططاته.

أى أنه لم يستشر أحدا فى الأمر. لقد قرر وانتهى الأمر وليس فى حاجة إلى رأى أى من الخبراء أو المختصين لقد استغنى عن الكل بعد أن اقتنع أنه صاحب الرأى والمشورة والقرار.

كان من المقرر أن يلقى خطابا فى ٢٦ يوليو فى الاحتفال بذكرى تنازل فاروق عن العرش، وهكذا عندما عاد يونس فى اليوم التالى حاملا الخطة الكاملة للاستيلاء على إدارة القناة، طلب منه عبد الناصر أن يذهب إلى الإسماعيلية ويستمع من الراديو إلى الخطاب الذى سيلقيه فى الإسكندرية ذلك المساء.

وبمقتضى التعليمات كان على يونس أن ينتظر حتى يذكر الرئيس عبد الناصر اسم ديليسبس المهندس الفرنسى الذى شق القناة ذلك اسم ديليسبس كان هو كلمة السر

الموجهة إلى يونس لكى يضع الخطة موضع التنفيذ، أما إذا لم يذكر عبد الناصر اسم ديليسبس، فكان على يونس ألا يفعل شيئا بل عليه أن ينتظر ورود أوامر جديدة .

وكان يونس قد انتقى فريقا من المهندسيين العسكريين والمدنيين لمساعدته فى الاستيلاء على إدارة القناة، وقد وزعت عليهم الأوامر فى مظاريف مختومة بالشمع الأحمر .وكانت التعليمات الصادرة إليهم هى أن يفتحوا المظاريف عندما يبدأ الرئيس خطابه فى الإسكندرية سيجدون داخل كل مظروف مظروفا آخر يجب ألا يفتحوه إلا إذا سمعوا الرئيس يذكر اسم ديليسبس.

وفى أثناء خطابه كان الرئيس قلقا من أن يفوتهم سماع اسم ديلسبس، فمضى يردد اسم المهندس ديلسبس فعل كذا وديليسبس فعل ذاك وديليسبس وديلسبس إلى أن كرر الاسم وردده زهاء ستة عشر مرة، وأخذ الناس يتساءلون لماذا يثير مثل هذه الضجة حول ديليسبس الذى لم يكن المصريون يكنون له حبا حقيقيا!

وقبل أن يلقى عبد الناصر خطابه عقد اجتماعا للحكومة فى البيت الذى اعتاد وقتها أن ينزل فيه عندما يزور الإسكندرية. ويقوم هذا البيت على صخرة تطل على خليج رملى هو شاطئ ستانلى باى الذى سمى باسم الكولونيل ستانلى الذى كان قائد الثكنة المجاورة .

وهناك وقبل ساعتين من خطابه أفضى بالنبأ إلى جميع زملائه، فاضطرب كثيرون منهم- من خطر ما هو مقدم عليه – لكنه كان يرى أن مصر لا تستطيع السكوت على التحدى. كان قد اتخذ قرار وصمم على أن يتحمل مسئوليته. وبالفعل انفض الاجتماع دون قراره رسمى وترك الأمر كله لعبد الناصر.

وقد شرح للوزراء أن التأميم هو السبيل الوحيد لبناء السد بموارد مصر القومية وأن هذا هو ردها على إهانة دالاس لنا وأن من حقها أن تمتلك القناة وأخبرهم أنه لن يكون فى وسع البريطانيين التدخل قبل شهرين على الأقل.وأنه يقدر أنه يحتاج إلى شهر واحد فقط لضمان النجاح .وأثار أحد الوزراء احتمال استخدام بريطانيا لإسرائيل فى شن غزوة على مصر وكان جوابه أن ذلك صعب لأن من شأنه القضاء على مركز

بريطانيا فى الشرق الأوسط .كما أن معرفة إيدن بالشرق الأوسط تجعله لا يرتكب مثل هذه الغلطة .فتلك من المحرمات التى لا تستطيع بريطانيا مسها.

وسئل كذلك عن احتمال التدخل الفرنسى فأقر بأن الاحتمال قائم لوقوع مثل هذا التدخل لكنه قال إن الفرنسيين منشغلون تماما بالجزائر وأنه إذا كان البريطانيون فى حاجة إلى شهرين لإعداد الغزو فإن ذلك يعنى أن الفرنسيين يحتاجون إلى المهلة ذاتها.

وكان مقتنعا كل الاقتناع بأنه يحتاج إلى شهر واحد فقط من العمل السياسى السريع الذى يظهر للعالم نيات مصر الحسنة ..وبعده سيكون كل شىء على مايرام.

وبينما كان الرئيس يتحدث مع أعضاء حكومته كان ثمة محام يحبس نفسه فى غرفة مقفلة من غرف البيت ليعد نص مرسوم التأميم .فقد كان الرئيس راغبا نص فى إعلان قانونى يصدره ويذيعه رسميا فى نهاية خطابه.

وأتم المحامى وضع نص المرسوم قبل أن يتوجه الرئيس لإلقاء خطابه ولم يكن قد طبع بعد على الآلة الكاتبة ولم يوقعه عبد الناصر إلا بعد أن فرغ من إلقاء الخطاب .

وأتوقف هنا مرة أخرى أمام ما ذكره هيكل فى كتابه بالصفحة رقم ١٣٧ عن إبلاغ عبد الناصر لزملائه بقرار التأميم قبل أن يعلن بساعتين فقط.

ولا يمكن اتهام هيكل بالعداء لعبد الناصر فالرجل كان ومازال وفيا له غاية الوفاء وهو صديقه وكاتب خطبه ومحاوره الأقرب إلى العقل وهو الذى يحتفظ بصورة من وثائق مصر الصادرة والواردة ومن القرارات والدراسات طوال فترة عبد الناصر وبأوامر منه . وأقول كل هذا لأؤكد أن مايقوله هيكل هو الحقيقة التى عرفها وعاشها، وما قاله هيكل يعنى أن الرجل احتفظ بالقرار سرا ولم يبح به لزملائه إلا قبل ساعتين من إعلانه . ومن جديد تتكرس صورة عبد الناصر كحاكم صاحب قرار.

ويقول الكاتب إن الاجتماع الذى عقده عبد الناصر مع زملائه انفض دون قرار رسمى أى أن زملاء عبد الناصر وشركائه فى السلطة لا بحكم مناصبهم فقط بل بحكم دورهم فى ٢٣ يوليو لم يوافقوا على ما ذهب إليه.

وقد توجه عبد الناصر إلى ميدان المنشية ولم يكن قد أعد خطابا مكتوبا انما دون بعض الملاحظات على ظهر مظروف قبل اجتماعه بوزرائه.

وألقى عبد الناصر خطابه وأورد فيه نبذة تاريخية عن الوضع عارضا الأحداث قائلا للشعب :إن الدول الاستعمارية خدعتنا شارحا كيف كانت مصر ضحية الاستغلال ثم أتى على ذكر قناة السويس وعلى ذكر اسم ديلسبس.

وتحرك محمود يونس فور سماعه ذلك الاسم، وكان قائد المنطقة الشرقية التى أنشئت قبل شهر من الزمن عندما جلت آخر بقايا القوات البريطانية عن قواعد القناة، قد تلقى الأمر بأن يضع نفسه تحت تصرف محمود يونس .وقد استوليا على منشآت القناة بينما كان رجال الشرطة يحتلون مكاتب شركة القناة فى القاهرة.

كانت عملية حسنة التخطيط وحسنة التنفيذ. وفى الوقت الذى انتهى الرئيس من تلاوة إعلان تأميم القناة كان الاستيلاء على القناة قد تم.

وفى تقريره عن عملية قناة السويس روى محمود يونس للرئيس عبد الناصر كيف نفذ العمليةفقال:

«أخذت قلة قليلة من الرجال لمعاونتى لأننى كنت أعتقد أن السرية هى أهم العوامل لضمان تحقيق النجاح فلم يعلم بحقيقة ما كنا نفعله سوى ثلاثة من معاونى أما الآخرون فقيل لهم إننا نقوم بمهمة سرية وأنه ليس لهم أن يطلبوا أية تفضيلات وكان ثمة أربع مجموعات :تركت واحدة فى القاهرة للاستيلاء على الإدارة، وذهبت الثانية إلى بورسعيد، والثالثة إلى السويس ،وقمت بقيادة المجموعة الرابعة فى الإسماعيلية» .

واستدعى يونس أفراد مجموعته عندما حان وقت إيضاح الأوامر الصادرة إليهم، وشعر بأن كثيرين منهم صعقوا عندما علموا بما عليهم القيام به. وجاء فى تقريره إلى عبد الناصر:

«إننى وجدت نفسى مضطرا إلى إبلاغهم أننى مخول سلطة إطلاق الرصاص على اى شخص يتصرف تصرفا من شأنه أن يكشف السر. وكان لبيانى هذا التأثير المطلوب. ذلك أن كلا منهم شعر بأنه معرض للموت حتى لو تصرف بشكل أثار فيه مجرد الشبهة.

وكانوا متوترى الأعصاب فعلا، واعتقد بأنهم تنفسوا الصعداء عندما سمعوك على الراديو تعلن السر بنفسك.»

كان يونس يستمع إلى خطاب الرئيس من راديو سيارته، وحالما سمع الرئيس يذكر اسم ديلسبس أقفل الراديو وقاد مجموعته شاهرا مسدسه واقتحم مقر شركة قناة السويس فى الإسماعيلية واحتله.

وقال فى تقريره إلى الرئيس «يؤسفنى أن يكون قد فاتنى سماع بقية خطابك.»

جن جنون الناس فرحا وابتهاجا. فقد كانت القناة دائما نصبا صارخا يرمز إلى ما تعرضت إليه مصر من استغلال ومات ألوف المصريين وهم يحفونها .وكانت شركة قناة السويس دولة داخل الدولة. كان لها شفرتها السرية الخاصة وعلمها الخاص.

وأثارت الطريقة التى أعلن بها عبد الناصر الاستيلاء على القناة، بالاضافة إلى عنف خطابه والإهانات التى وجهها إلى بريطانيا وأمريكا، دهشة إيدن وفاجأته. لكن لم يكن هناك سبب لدهشته لأن الإهانات كانت متعمدة كرد على الطريقة المهينة التى سحب بها دالاس عرضه المساعدة فى بناء أسوان.

أخذ جمال عبد الناصر بثأره فى ليلة ٢٦ يوليو ١٩٥٦ فى ميدان المنشية فى الإسكندرية، ومرة أخرى أتوقف أمام شهادة الأستاذ هيكل عن عبد الناصر وقناة السويس ففى الصفحة رقم ١٤١ من كتابه عبد الناصر والعالم يقول، وأخذ جمال عبد الناصر بثأره إذن فالمسألة هى مجرد ثأر شخصى، وهكذا كان عبد الناصر يتصرف فى موقف يتعلق بحاضر ومستقبل وطن ..وهذا بالطبع يمكن أن ينسحب على كثير من مواقفه وسياساته .

فسياسات الآخرين ليست سوى سياسات مضادة ومعادية له، وبالتالى فإن عليه أن يتصرف ويفكر ويقرر على هذا الأساس. وكان على عبد الناصر أن يتوقع الحرب، لقد قرر أن يصطدم بكل من إنجلترا وفرنسا رغم إدراكه أن تأميم القناة سيلحق الضرر بمصالحهما المباشرة.

وينقل لنا الأستاذ هيكل كيف أجرى عبد الناصر تقديره للموقف بقوله، جلس عبد الناصر يعد تقديره للموقف وما يمكن أن يحدث إذا أمم قناة السويس .وكتب تقرير بقلم

رصاص فى ٦ صفحات مطوية بالطول على الطريقة المتبعة فى أوراق هيئة أركان الحرب. وكانت الأوراق تحمل عنوان، «لو كنت فى مكان إيدن وكان ما فيها مبنيا على كل ما حدث بينه وبين إيدن منذ عشائهما قبل سبعة عشر شهرا وفى ضوء مجمل تاريخ العلاقات المصرية البريطانية.

وشمل تقدير عبد الناصر للموقف كما كتبه بخط يده أربعة عشر نقطة نصها الحرفى كما يلى وكانت فى طريقة كتابتها أشبه بأسلوب شخص يفكر كتابة على الورق:

١ - سوف يتصرف أيدن بعنف

٢- سيتخذ هذا العنف شكل عمل عسكرى. سوف يلجأ إلى العنف لأنه يشعر بأن موقفه ضعيف .فالعنف لا ينم عن القوة ولكن ماذا يستطيع أن يفعل ؟.

غزو شامل؟ أستبعد ذلك. ربما حاول أن يشق طريقه بالقوة المسلحة عبر قناة السويس بإدخال سفن حربية إلى القناة. ما هى الخطوة المنطقية لمواجهة هذا الاحتمال سـؤال :هل يمكن أن ندفع بقافلة من السفن فى الاتجاه الآخر لمقابلتهم وجها لوجه بحيث يسدون ممر القناة، هل فى استطاعة البوارج ساعتها التراجع إلى الخلف؟

٣- إن احتمال استخدام العنف سيكون بنسبة ٨٠ فى المائة وسوف يتوقف ذلك على عدد القوات البريطانية الجاهزة للتدخل بسرعة من البحر الأبيض المتوسط، وعدن، وقبرص، ومالطة.

٤ - المرجح آن إيدن سيحاول أن يجد فرنسا معه» أو ربما جرت فرنسا إيدن‹ لكن فرنسا سوف تشترك بالتأكيد فى أية عملية ضدنا.

- ستبقى الولايات المتحدة صامتة مع أنها ستبارك هذه الخطوة همسا ،ولم لا ..أليست هى المسئولة على كل حال عن كل هذا. هل يستطيع أحد أن يدرس الآثار المحتملة لحركة الانتخابات الأمريكية المقبلة؟

٦ - إن موقف روسيا سيكون حاسما. هل نخبرهم بخططنا؟ هل نفاجئهم؟ وإذا أخبرناهم فهل سيعنى ذلك إننا نطلب الأذن منهم ؟ وإذا فاجأناهم فهل يعنى هذا أنهم لن يشعروا بأى التزام تجاهنا؟

أو ربما اذا أطلعناهم فإنهم سيحاولون إثناءنا عن عزمنا بكل تلك الحسابات الحذرة التى يفرطون فيها عادة ..الأفضل ألا نخبرهم. ماذا سيكون موقفهم التدخل المباشر فى حالة وقوع غزو؟ البقاء بعيدا عن المشكلة الدعم السياسى؟ هذا هو الأرجح.

وما هو موقف الهند وسيلان وباكستان؟ هل نستطيع الاتصال بهم بعد اتخاذ القرار؟ واستراليا ؟ ميئوس منها ..ماذا سيكون موقف بقية الكومنولث؟ ما هو لون الضغط الذى يمكن ان تمارسه على الحكومة البريطانية؟

٧ – الأمم المتحدة ؟تحال هذه النقطة على الدكتور فوزى لدراستها تفصيلا.

٨ – فرص نجاح الغزو صعبة جدا ولكن ما هى الاحتمالات؟ هل يمكن ان يهاجموا الإسكندرية من ليبيا ان هذا يحتاج إلى قوات ضخمة لانه سيكون عليهم المضى حتى القاهرة هل يمكن أن يقصفوا الإسكندرية من البحر كما فعل الأميرال سيمور عام ١٨٨١ ان هذا مستحيل تماما إن الرأى العام العالمى لن يسمح بذلك فضلا عن أنه أمر لن يؤدى إلى شئ على كل حال. عملية إنزال ثم احتلال القناة؟ محتمل.. وعلينا تدعيم القيادة الشرقية.

٩– إخلاء سيناء. التحدث فى هذا مع عبد الحكيم، لا يجب أن نترك أكثر من القوات الضرورية فقط.

١٠ – إسرائيل. يستبعد اشتراك إسرائيل فى هذه العملية إيدن لن يقبل. إسرائيل قد تحاول لكن ايدن لن يقبل. إنه يفضل أن تبقى العملية أوروبية خالصة.

١١– الحرس الوطنى. أين يجب تركيزه؟ يحال الموضوع على كمال الدين حسين قائد الحرس الوطنى.

١٢– الوقت الملائم للتدخل .يجب أن يكون فوريا. يجب أن يبدو كرد فعل مباشر. إذا تأخر ايدن فان الضغط عليه سوف يزداد.

١٣– هل نستطيع أن نكسب وقتا (إعداد رسائل إلى تيتو ونهرو وسوكارنو.)

١٤– هل تغامر إسرائيل بمفردها وتهاجم سوريا أو الأردن ؟ (رسالة إلى السوريين والأردنيين ..الأفضل أن يبقوا صامتين إننا فى حاجة إلى تقدير مفصل من لجنة التقديرات فى جهاز المخابرات .

وكان الاستنتاج الذى خلص إليه أن هناك احتمالا بنسبة ٨٠ فى المائة بان يأمر إيدن بالتدخل العسكرى فورا إذا كان لبريطانيا قوات كافية فى المنطقة وقت إعلان التأميم.

وقدر أنه إذا لم تستطيع بريطانيا غزو مصر فور التأميم فإن ميزان احتمال التدخل سيندرج إلى الهبوط، فبعد أسبوع على التأميم سيتقلص احتمال التدخل إلى ٦٠ فى المائة. وبعد الأسبوع الثانى إلى ٤٠ فى المائة. وبعد الأسبوع الثالث إلى ٢٠ فى المائة .وهكذا حسب عبد الناصر حسابه على أساس انه سيكون آمنا من الغزو اذا استطاع الصمود شهرا واحدا بعد تأميم القناة ذلك أن مصر تستطيع عند ذلك، بإقامتها الدليل على ان تنوى إبقاء القناة مفتوحة وإدارتها إدارة سليمة، السيطرة على الرأى العام العالمى وكسبه إلى جانبها ويكون إيدن آنذاك قد ضيع فرصته.

كان كل شئ يتوقف على، التقارير عن قوة البريطانيين العسكرية فى المنطقة وهل يتمكنون من التدخل الفورى فى المنطقة بالسلاح وكرد فعل للتأميم ؟ أو أن الظروف سوف تفرض عليهم الانتظار، وبالتالى تبدأ الفرصة فى الضياع؟ وأخذ ينتظر بفارغ الصبر ورود التقارير إليه.

ونكشف مسيرة الأحداث عن خطأ تقديرات عبد الناصر، فكل ما جرى عقب التأميم إلى أن اندلعت نيران الحرب يوم ٢٩ أكتوبر يؤكد الخطأ فى حسابات الموقف وحساب رد فعل كل من فرنسا وإنجلترا.

أما الخطأ الأكبر فكان فى حساب وتقدير موقف إسرائيل.

لقد أخرجها عبد الناصر من الحساب بالرغم من أإنها كانت القوة الرئيسية التى تسعى للمعركة مع مصر قبل أن تتمكن قواتها المسلحة من استيعاب صفقة الأسلحة التشيكية التى أعلنت مصر عنها فى سبتمبر ١٩٥٥ ولست أدرى كيف غاب ذلك عن عبد الناصر؟ وبالمخالفة لتقديرات عبد الناصر انطلقت الحرب من عقالها يوم ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦ أى بعد ثلاثة أشهر من إعلان تأميم قُناة السويس.

وتتقدم قوات ثلاث دول هى إسرائيل وفرنسا وانجلترا، وتقرر القيادة سحب القوات المسلحة من سيناء، وتتمكن القوات الإنجليزية والفرنسية من احتلال بور سعيد.

وتشن القوات المعادية غارات جوية على القاهرة .ويصعد عبد الناصر إلى سطح منزله أثناء الغارة الجوية الأولى ليتأكد من أن طائرات السلاحين الجويين الفرنسي والإنجليزى هى التى تقصف أهدافا بالقاهرة. وليس أدل على ان قوات العدوان الثلاثى حققت المفاجأة على المستوى الإستراتيجى من تصرف عبد الناصر.

وترضخ إنجلترا وفرنسا وتسحبا قواتهما وتصر إسرائيل على الخروج بمكاسب من هذه المعركة.

وتحصل إسرائيل على مكسب رئيسى يتمثل فى حق المرور من مضايق خليج العقبة الذى كان مغلقا فى وجه الملاحة الإسرائيلية بفضل الموقف الحاسم لحكومة الوفد.

ومثل هذا المكسب وفر لإسرائيل عدة كزايا من أهمها أن أصبح مرفأ ايلات على رأس خليج العقبة مفتوحا على البحر الأحمر، وبالتالى القدرة على الوصول إلى شاطىء أفريقيا الشرقى وإلى جنوب وجنوب شرق وشرق آسيا.

وبعد أن كانت تطل على بحر واحد هو البحر المتوسط أصبحت تطل على بحرين المتوسط والأحمر وبما يسمح لها بتنشيط علاقاتها الاقتصادية مع هذه المنطقة من العالم .

وكان هذا المكسب الإسرائيلى النقطة التى أدت إلى انفجار الموقف فى يونيه ١٩٦٧ . فعندما حاولت مصر إغلاق خليج العقبة أمام الملاحة الإسرائيلية وبما يعنى تغيير أمر واقع بالقوة تحركت إسرائيل، وألحقت بمصر أقسى هزيمة عسكرية عبر تاريخها.

وأيا كانت المكاسب الشخصية التى عادت على عبد الناصر من تأميم القناة والتى كانت نصب عينيه وهو يقرر تأميم القناة فإن ما حصلت عليه إسرائيل أمر بالغ الخطورة والأهمية وأيا كانت المكاسب التى عادت على مصر من تأميم القناة واستعادتها قبل موعدها المقرر عام ١٩٦٨ بـ ١٢ عاما فقط، فإن فتح مضايق خليق العقبة أمام الملاحة الاسرائيلية حقق لإسرائيل الكثير من المكاسب الاستراتيجية والسياسية والعسكرية والاقتصادية.

توقف الملاحة بالقناة

توقفت الملاحـة فى القناة للمرة الأولى لمدة ٣ أيام خـلال الغزو البريطانى لمصر وبعد نجاح القوات الإنجليزية فى هزيمة الجيش المصرى بقيادة عرابى فى معركة التل الكبير عـام ١٨٨٢ بدأت مرحلة الاحتلال البريطانى لمصر والذى استمر حتى عام ١٩٥٦.

وفى العاشر من يونية عام ١٨٨٥ اصطدمت الكراكة رقم ١٦ التابعة للقناة بالسفينة كوماس ملثيل، وأسفر الاصطدام عن غرق الكراكة وتعطل الملاحة للمرة الثانية ولمدة ١١ يوما هذه المرة.

ويوم الثانى من سبتمبر عام ١٩٠٥ اصطدمت السفينة جاتام حمولة ٢٢٠٠ طن اثناء توجهها جنوبا وهى تحمل شحنة تضم ٨٠ طنا من المفرقعات ،وقوالب من الزهر وفحم كوك وسوبر فوسفات عند الكيلو ١٨ بالسفينة كلان كينج ، فاشتعلت النيران فى السفينة جاتام واضطر طاقمها للفرار. وفى النهاية غرقت السفينة.

ويوم ٢٨ سبتمبر تم تفجير المتفجرات التى تحملها السفينة.

وتسبب الحادث فى توقف الملاحة فى القناة لمدة عشرة أيام.

وخلال شـهر فبراير ١٩٠٨ انحرفت مقدمـة السفينة فليلول ودخلت فى مؤخرة الكراكة رقم ١٩ التابعة للقناة، وتسبب الحادث فى غرق الكراكة، ولم يسفر الحادث عن توقف الملاحة.

وتوقفت الملاحة فى القناة يوم الثالث من فبراير ١٩١٥ نتيجة هجوم جيش تركى قوامه ١٦٠٠ جندى .

واشتبكت القطع البحرية والقوات الموجودة بالمنطقة مع الجيش التركى ومنعوه من اقتحام القناة.

وأسفرت المعركة عن غرق عدد من السفن فى بوغاز بور سعيد قصفتها الغواصات.

وبالرغم من هذه المعركة لم يلحق بالمجرى الملاحى أية أضرار.

وعندما نشبت الحرب العالمية الثانية ، شنت القوات الجوية الألمانية ٦٤ غارة جوية خلال الفترة من ٢٨ أغسطس ١٩٤٠ وحتى يوليو ١٩٤٢ ، وغرق فى القناة من جراء القصف ٦ سفن ووحدات بحرية بالإضافة إلى وحدات أخرى غرقت فى بوغازى بور سعيد والسويس لم تؤثر هذه الوحدات الغارقة على الملاحة.

ونتيجة لمحاولات التأكد من نظافة المجرى ، تعطلت الملاحة بالقناة بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية لمدة ٧٦ يوما.

وفى سبتمبر عام ١٩٥٢ غرقت إحدى السفن بالقطاع الشمالى عند علامة الكيلو ٨,٥ بالقرب من بورسعيد.

وقد تعرضت القناة لأضرار شديدة خلال معركة ١٩٥٦ التى بدأت يوم ٢٩ أكتوبر عام ١٩٥٦ نتيجة تأميم قناة السويس. فقد غرقت أو أغرقت عمدا ٤٨ قطعة بحرية ما بين سفينة وقطعة بحرية وقاطرة بالمجرى الملاحى للقناة.

وأصيب كوبرى الفردان والخط الحديد المقام عليه إلى جانب ١٥ وحدة صغيرة من وحدات القناة.

ونتيجة لذلك توقفت الملاحة بالقناة لمدة ١٦٥ . يوما ولم تعد الملاحة إلا بعد تطهير القناة.

ويوم ٩ ابريل عام ،١٩٥٧ أعلنت الإدارة المصرية لقناة السويس انتهاء عمليات تطهير القناة. وتم فتح القناة رسميا ابتداء من صباح يوم ١٠ إبريل ١٩٥٧ ,

ويوم الخامس من يونية عام ١٩٦٧ واجهت القوات المصرية المسلحة مايمكن ان يوصف بأنه اقسى هزيمة عبر تاريخها العسكرى.

ولم يكن ممكنا أن تحقق إسرائيل مثل هذا النصر لولا قصور نظر وسوء التقدير والخطأ فى الحسابات من جانب كل من القيادتين السياسية والعسكرية.

فقد اندفعت القيادة السياسية بدون ترو إلى كمين شارك فى إعداده كل من الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتى وسوريا وإسرائيل .ولقد كان الكمين واضحا أمام الجميع، وكانت ظروف مصر الاقتصادية والعسكرية والسياسية لاتسمح لها إطلاقا

بالتورط في معركة مع إسرائيل. فقد كانت مصر متورطة عسكريا وسياسيا واقتصاديا في المسرح اليمنى منذ أكتوبر ١٩٦٢ ولم يتوقف نزيف الدماء والاقتصاد منذ ذلك التاريخ.

وكانت الخطة العسكرية فاهر التى تم التصديق عليها فى نوفمبر ١٩٦٦ تؤكد عدم قدرة القوات المسلحة على خوض معركة هجومية مع إسرائيل بل ونكشف عن ضرورة استكمال الإجراءات الدفاعية عن مصر.

ومع ذلك لم تبال القيادة السياسية بافتقاد القوات المسلحة لعنصر التوازن الاستراتجى نتيجة وجود أكثر من ٧٠ ألف جندى بالمسرح اليمنى، كما لم تبال بالخطة قاهر.

وعندما أكدت كل المصادر عدم صحة المعلومات الخاصة بالحشود العسكرية الإسرائيلية على الحدود السورية والتى سربتها القيادة السوفيتية لم تتراجع القيادة السياسية عن اجراءها على التورط في معركة مع إسرائيل، وبالرغم من تأكد القيادة السياسية أن إغلاق خليج العقبة أمام الملاحة الإسرائيلية وهو المكسب الرئيسى الذى خرجت به من معركة ١٩٥٦ يمثل عملا من أعمال الحرب وأنه سيؤدى بالضرورة إلى انطلاق الحرب من عقالها فقد أقدمت على إغلاق خليج العقبة.

ونتيجة الفوضى التى سادت حشد القوات فى سيناء واضطرب القرارات العسكرية والتخبط فى القرارات، كانت القوات الموجودة فى سيناء مفككة ومتناثرة وتتحرك وفقا لقرارات وقرارات معاكسة . وفى الوقت الذى كانت مصر غير مستعدة للحرب بأى شكل كانت قوات جيش الدفاع الاسرائيلى تستعد للمعركة الجديدة منذ نهاية معركة ١٩٥٦,

وانتهت معركة ١٩٦٧ حتى قبل أن تبدأ، وساعد قرار الانسحاب الشفوى الذى نصح به جمال عبد الناصر وأصدره المشير عامر على استكمال سفر النكبة.

أما القناة التى توقفت الملاحة بها تماما اعتبارا من يوم اندلاع الحرب فقد ظلت مغلقة لمدة ثمانى سنوات.

وفى السادس من أكتوبر تقتحم القوات المصرية المسلحة قناة السويس وتكتسح خط بارليف الحصين وتلحق بالقوات المسلحة الإسرائيلية أول هزيمة فى تاريخ الصراع العسكرى الذى بدأ عام ١٩٤٨ ,

وبهذا الانتصار العظيم ينفتح الباب لمسيرة السلام التى بدأت باتفاقيتى فصل القوات.

ويزور الرئيس السادات القدس فى نوفمبر عام ١٩٧٧ , وفى مارس ١٩٧٩ توقع كل من مصر وإسرائيل اتفاقيتى كامب ديفيد للسلام وبعد اتفاقية الفصل الأول للقوات وقبل التوصل إلى اتفاقية الفصل الثانى للقوات يقرر السادات فتح القناة للملاحة ويختار الخامس من يونية عام ١٩٧٥ موعدا للافتتاح الثانى للقناة بعد انتهاء عمليات تطهير المجرى الملاحى التى شاركت فيها القوى العالمية الرئيسية ، الولايات المتحدة وانجلترا وفرنسا والاتحاد السوفيتى .

وقد بدأت عمليات التطهير يوم ١١ إبريل عام ١٩٧٤ بعد انسحاب القوات الإسرائيلية من غرب القناة تنفيذا لاتفاقية الفصل الأول للقوات.

وتواصلت عمليات التطهير حتى يوم ٢١ ديسمبر عام ١٩٧٤ .

وللتأكد من نظافة المجرى الملاحى تقرر عودة فرق التطهير الأمريكية والإنجليزية والفرنسية مرة أخرى للعمل يوم ٨ مارس ١٩٧٥ . وخلال هذه المرحلة تم إخراج السفن التى كانت محتجزة وعددها ١٥ سفينة اعتبارا من يوم ٧ مايو ١٩٧٥ وقد تم إخراج آخر سفينة يوم ٣٠ مايو ١٩٧٥ ,

وكانت هذه العملية من الأهمية بمكان، فخلال هذا المرحلة تم العثور على ٣٥ جسما متفجرا ومجموعة من الألغام كما تم العثور على ٣ طائرات و ٣ سفن متفجرات غارقة فى غاطس السويس.

وتبدأ احتفالات مصر بالفتح الثانى لقناة السويس .واقيم الاحتفال الكبير على رصيف مبنى إدارة القناة ببورسعيد حيث وقف الرئيس محمد أنور السادات رئيس جمهورية مصر العربية وضيف الشرف الأمير رضا بهلوى ولى عهد إيران ..وحضر الاحتفال وفود من جميع الدول المهتمة بالملاحة وأعلن الرئيس إعادة فتح القناة

للملاحة العالمية لتقوم برسالتها فى الربط بين الشرق والغرب وتعميق التفاعل بين الأمم والشعوب كما أعلن أمام العالم أجمع أن قناة السويس قد تم تطهيرها وتأمينها بعد العبور المجيد فى السادس من أكتوبر عام ١٩٧٣ ,

وبعد ذلك صعد الرئيس السادات على ظهر المدمرة ٦ أكتوبر ليبدأ بها أول رحلة بحرية عبر القناة بعد إعادة فتحها للملاحة وكانت قافلة إعادة فتح القناة تبدأ بكاسحتى ألغام ثم المدمرة ٦ أكتوبر ثم اليخت الحرية وسفينة القيادة ليتل روك من الأسطول السادس الامريكى الذى ساهم فى تطهير القناة من الألغام والعوائق ثم السفينتان المصريتان سوريا وعايدة من سفن الركاب ثم لنشين عسكرين فالقاطرة مارد وهى من قاطرات الإنقاذ بالهيئة وفى نهاية القافلة كانت ثلاث سفن حربية مصرية فالسفينة القطرية غزال .

تحركت القافلة من بورسعيد إلى الإسماعيلية وسط مظاهر بحرية ضخمة لتحية القائد العظيم فى هذه المناسبة العظيمة وامتلأت محطات الإرشاد بالمواطنين الذين غمرهم الشعور بالفرح والعزة والكرامة .وكان فى استقبال الرئيس بالإسماعيلية أهالى مدينتها وما حولها. والمدعوون لحضور هذه المناسبة التاريخية . كما أقيم مهرجان بحرى كبير فى بحيرة التمساح.

وتوجه الرئيس بعد ذلك إلى مبنى الإرشاد حيث أزاح الستار عن اللوحة التذكارية بمدخل المبنى وألقى كلمة قصيرة قال فيها :مبروك عليكم فتح القناة إن هذا اليوم يوم تاريخى ومجيد فى حياة شعبنا تحققت فيه أمانينا بعودة الملاحة وعودة الرخاء. وعاشت الإسماعيلية يوما وليلة وسط مظاهر الابتهاج بعودة الملاحة بالقناة. وفى يوم ٦ يونيو عام ١٩٧٥ توجه الرئيس إلى مدينة السويس حيث حضر احتفالاتها بعودة الملاحة ثم أصدر أمره بمرور قافلة الجنوب .وهى أول قافلة تجارية تدخل قناة السويس بعد إعادة فتحها للملاحة.

وهكذا عادت القناة لمصر

المراجـع

- إبراهيم سعد الدين.

كيف يصنع القرار فى الوطن العربى .بيروت مركز دراسات الوحدة العربية.

- أحمد بهجت.

قناة السويس ــ شريان من دم المصريين .القــاهرة ,الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٥..

- د أحمد فخرى.

مصر الفرعونية ـ مكتبة الانجلو المصرية ـ الطبعة الثانية القاهرة ـ اكتوبر ١٩٠٦ .

- د .أحمد شفيق

قناة السويس معجزة القرن التاسع عشر القاهرة مطبعة حوليات مصر السياسية

- أحمد عبد الرحيم مصطفى.

مشكلة قناة السويس (١٨ القاهرة معهد البحوث والدراسات العربية.١٩٧٦..

- أحمد عزت عبد الكريم.

أضواء على السويس فى ذكرى النصر٢٣ ديسمبر١٩٥٦-١٩٦٤ القاهرة جامعة عين شمس١٩٦٤..

- **إدارة القضاء العسكرى- القوات البحرية.**

مدى مشروعية الحصار البحرى الأمريكى على كوبا مقارنا مع إجراءات ج.ع.م فى خليج العقبة وقناة السويس .القاهرة مطبعة القوات البحرية ١٩٦٤..

- **أزو هنرى**

فخ السويس ..القاهرة ١٩٦٦..

- **السيد حسين جلال.**

دراسة فى تاريخ مصر الحديد١٩٠٨-١٩١٠ .

القاهرة الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٩٠ .

- **السيد حسين حلال.**

- الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس (١٨٨٢ - ١٨٨٦) الإسكندرية الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٩..

- **إيدن انتونى**

مذكرات انتونى إيدن قناة السويس ..القاهرة دار القاهرة للطباعة والنشر...

- **تشايلدر - ارسكين.**

الطريق إلى السويس...القاهرة الدار القومية للطباعة والنشر ١٩٦٩ ..

- **جمال حمدان.**

قناة السويس نبض مصر ـ عالم الكتب ـ ١٩٧٥

- **جمال حمدان.**

مختارات من شخصية مصر ..القاهرة مكتبة مدبولى١٩٩٤..

- **جمال مرسى بدر**

إدعاء إسرائيل حق المرور فى قناة السويس.

● حامد سلطان.

المشكلات القانونية المتفرعة على قضية فلسطين القاهرة معهد البحوث والدراسات العربية ١٩٦٧ ..

● حسن رفعت عبد الجواد.

٢٥ عاما إرادة وإدارة مصرية ..القاهرة دار الجامعى العربى...

● حمدى حافظ.

العدوان الثلاثى على مصر تحليل سياسى ..القاهرة مكتبة الأنجلو المصرية.

● ديستريا - بيير

من السويس إلى العقبة ..بيروت دار العربية للطباعة والنشر والتوزيع١٩٧٤ ...

● روبرتسون - تيرنس

أزمة القصة السرية لمؤامرة السويس ..القاهرة دار المعارف ١٩٦٥

● د. سليمان حزين.

حضارة مصر أرض الكنانة ..القاهرة دار الشروق١٩٩١..

● د. سليم حسن

مصر القديمة ـ الهيئة المصرية العامة للكتاب ـ ١٩٩٤

● عبد العزيز محمد الشناوى

السخرة فى حفر قناة السويس– الاسكندرية منشأة المعارف ١٩٦٥

● محمد عبد الرحمن برج.

قناة السويس - أهميتها السياسية والاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية (١٩١٤ – ١٩٥٦) دار الكتاب العربى والطباعة والنشر ـ ١٩٦٨ .

● عبد الله رشوان.

المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها– القاهرة مطبعة حجازى.١٩٥٠

- عبد الرحمن الرافعى.

عصر محمد على- مكتبة النهضة ١٩٦٦.

- عبد الرحمن الرافعى.

عصر اسماعيل- مكتبة النهضة.

- عبد الرحمن الرافعى.

تاريخ الثورة العرابية مكتبة النهضة ١٩٦٩ .

- عبد المنعم عبد القادر.

قناة السويس مأساة وانتصار ..القاهرة الدار القومية..

- على محجوب.

مصر بعد العبور ..القاهرة الهيئة المصرية العامة للكتاب١٩٨٨.. ٦٩٩ ص.

- قناة السويس مذكرات وإحصاءات القاهرة مطبعة شركة الإعلانات الشرقية١٩٥٠ ..

- فتحى رزق.

قناة السويس الموقع والتاريخ- دار النصر للطباعة والنشر١٩٨٣..

- كونل - جون

قصة السويس .القاهرة دار القاهرة للطباعة ١٩٥٧..

- لوسان - شارل.

الغزو البريطانى لمصر صفقة أسهم السويس فى نوفمبر١٨٧٢

- محمد حسنين هيكل.

عبد الناصر والعالم - دار النهار للنشر- بيروت - ١٩٧٢ ..

- محمد صبرى

فضيحة السويس أكبر فضيحة مالية فى القرن التاسع عشر حقائق جديدة عن فرديناند ديليسبس وشركته بناء على مذكرات نوبا الخطية والوثائق الرسمية

المستمدة من مخطوطات وزارة الخارجية البريطانية فى لندن ووزارة الخارجية الفرنسية في باريس ..القاهرة المطبعة العالمية.١٩٥٨ ..

- **محمد صفوت**

مسألة قناة السويس ..القاهرة دار الشرق للنشر والطباعة..

- **محمد مصطفى صفوت.**

انجلترا وقناة السويس١٨٥٤-١٩٥١ القاهرة الجمعية الملكية للدراسات التاريخية مكتبة أدوات البحث التاريخى والوثائق والنصوص.١٩٥٢ ..

- **مصطفى الحفناوى.**

قصة قناة السويس ـ مطبعة أحمد مخيمر ـ ١٩٥٨ .

- **مصطفى الحفناوى.**

قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة...ا لقاهرة مكتبة النهضة المصرية١٩٥٨ ..

- **مؤسسة الدراسات الفلسطينية**

القضية الفلسطينية- بيروت مؤسسة الدراسات الفلسطينية.١٩٦٨ ..

- **عبد الحميد أبو بكر.**

قناة السويس والأيام التى هزت الدنيا القاهرة دار المعارف ١٩٨٧ ..

- **ماهر نسيم**

أزمة السويس حرب ...أم سلام ...القاهرة دار الكتاب المصرى.١٩٥٦ ..

- **جورج حليم كيرلس.**

قناة السويس تاريخها أهميتها العالمية ..القاهرة دار المعارف ١٩٧٥ ..

- **جابر عبد السلام.**

كل رجال الرئيس القاهرة هاتييه١٩٩٥ ..

- هيئة قناة السويس.

قناة السويس تحت الإرادة والإدارة العربية الذكرى العاشرة للتأميم ١٩٥٦-,١٩٦٦ الإسماعيلية هيئة قناة السويس.١٩٦٦ ..

- محمد فيصل عبد المنعم.

قناة السويس شريان الرخاء للعالم القاهرة مركز النيل للإعلام١٩٨٠ .

- الهيئة العامة للاستعلامات

- قناة السويس قصة شعب وملحمة بطولة ..القاهرة مطبعة الهيئة١٩٨٩ ..

- عباس أحمد سعيد

إنها قناتنا ..القاهرة الدار القومية للطباعة والنشر د .ت.

- نجيب صالح.

- العصر الإسرائيلي من قناة السويس إلى باب المندب بيروت دار إقرأ.١٩٨٣ ..

- يوسف أبو الحجاج.

بحوث في العالم العربي ..القاهرة .

- الهيئة العامة للاستعلامات

قناة السويس العيد التاسع لعودة الملاحة٥ يونيو١٩٨٤...القاهرة الهيئة ١٩٨٤ ..

- سامى دسوقي.

قناة السويس بعد٣ حروب ..بيروت دار القضايا١٩٧٥ ..

- جورج حليم كيرلس.

قناة السويس والقنوات البحرية العالمية القاهرة دار الفكر العربى,١٩٦٤

وثائق

مذكرة الباب العالى

الخاصة بشروط التصديق على عقد الالتزام

(٦ إبريل عام ١٨٦٣)

أرسلت برقية من وزير خارجية تركيا إلى ممثلى الباب العالى فى باريس ولندن:

السيد السفير:

منذ بضع سنوات عندما أخطر الباب العالى بمسألة قناة السويس احتفظ بحقه فى فرض شروطه على باقى أجزاء مشروع العقد المطروح عليه كما أبدى رغبته فى أن تتفق القوتان البحريتان العظميتان مقدما على الضمانات الخارجية التى يتطلبها افتتاح طريق له هذه الأهمية ..إلا أن هذا الاتفاق لم يتم حتى الآن .ولما كان الحاكم العام الجديد لمصر صاحب السمو إسماعيل باشا قد وجه إلى حكومة صاحب الجلالة الامبراطور السلطان طلبا رسميا فى خطاب إلى رئيس الوزراء لتصحيح موقفها فى هذا الصدد وإصدار التعليمات الواضحة الدقيقة بما يجب قوله وعمله لذلك وجدنا لزاما علينا أن نخطره بكل الشروط التى كانت إجازة الباب العالى متوقفة عليها دائما وهى الشروط التى نطرحها بأمر مولانا المعظم لتكون محل التقدير العادل الكريم من الحليفين المعظمين لصاحب الجلالة الامبراطورية.

وإننا لنبادر مضطرين إلى إبداء ما نشعر به من الأسف لتقدم الأعمال المطرد دون أن تحل مقدما المسائل العامة المتعلقة بها .الأمر الذى يلجئنا إلى أن نقرر صراحة أنه مراعاة لصالح الامبراطورية يتعين أن يجيز سيد البلاد هذا العمل ليصبح من الممكن تحقيقه.

ولايدور في خلد الباب العالى منع مشروع يمكن أن يكون ذا نفع عام .إلا أنــه لا يقبل بالموافقة عليه:

١ ـ بغير التثبت من عقد اتفاقات دولية تضمن حياده التام مماثلة لتلك الخاصة بالدردنيل والبوسفور.

٢ ـ وبشروط كفيلة بصون وحماية المصالح الهامة التى قصد المشرع حمايتها بيد أن المشروع الحالي لا يشمل أيا من الضمانات الضرورية، وهناك بوجه خاص واقعتان استرعتا منذ البداية انتباهنا الشديد وهما:

(أ)برغم إلغاء السخرة في الامبراطورية وبرغم صدور المرسوم الخير من الوالى بالنص على هذا الحظر فإن الأعمال التحضيرية لا تتم إلا عن طريق الاستعانة بهذا النظام .فالإدارة المصرية تكره٢٠ ألف رجل شهريا على ترك أعمالهم وأسرهم كى يؤدوا العمل في القناة ويلزم هؤلاء الناس بتحمل نفقات عودتهم إلى منازلهم على الرغم من أن أغلبهم سيقطع مسافة طويلة جدا دون تقدير الخسائر التى تحيق بهم من إكراههم على ترك أعمالهم ..ولايقتصر عدد الأيدى التى تجتزأ من الزراعة والصناعة والتجارة على٢٠ ألفا .فبينما يؤدى العمل٢٠ ألف عامل يكون٤٠ ألفا إما فى الطريق إليه أو مشغولين بالتأهب له مما يؤدى إلى أن ٦٠ ألف رجل ينتزعون دوما من منازلهم ومن أعمالهم.

ولسنا في حاجة إلى ذكر الأثار المحزنة لمثل هذا النظام .فهذه المساوىء ظاهرة للعيان ويستحيل على الباب العالي أن يؤيد تطبيق مثل هذا الإجراء عمليا في مصر بينما هو يحرمه في الأجزاء الأخرى من الامبراطورية.

(ب) أما الواقعة الأخرى فهي التي تتضمن أن منح الامتياز للشركة يشمل قنوات المياه العذبة وكل الأراضى المحيطة بها .ففى مشروع العقد أنه حيثما امتدت هذه

القنوات يحق للشركة الاستيلاء على الأراضــي المحاذية لها وتملكها ملكية تامة .وبهذه الكيفية ستؤول طبعا مدن السويس والتمساح وبورسعيد وكل حدود سوريا إلى أيدى شركة مساهمة يتكون جزء كبير منها من الأجانب الخاضعين لقضاء وسلطات بلد كل منهم وما على الشركة إذن إلا أن تنشيء مستعمرات تكون مستقلة على مراكز هامة من أراضى الامبراطورية العثمانية.

ولا نظن أن حكومة تشعر باستقلالها وبواجباتها تستطيع قبول اتفاق هذه طبيعته وبناء عليه فإن الباب العالى يخل بواجباته كلها وسيفقد تقدير جميع أصدقائه وسينشيء حالة مؤدية إلى منازعات مستمرة إذا لم يقرر أن هذا الشرط لن ينال أبدا موافقته عليه.

ومجمل القول :أن موافقة الباب العالى هى ..كما يجب أن تكون كلها مرتبطة حتما بأن تحل مقدما المسائل الآتية:

اشتراط حياد القناة وإلغاء العمل الجبرى وتنازل الشركة عن الشرط الخاص بقنوات المياه العذبة وبامتياز الأراضى المحيطة بها .حتى إذا ما استقر الرأى على هذه النقط الثـلاث ..فإن حكومة صاحب الجلالة السلطان بالاتفاق مع صاحب السمو إسماعيل باشا ستبادر إلى بحث كل من المواد الأخرى فى مشروع العقد بحثا جديا.

أما عن مجموع العقد الذى نحن بصدده فهو مايزال مجرد مشروع ويقرون أنه لم يسبق للباب العالى أبدا أن أقره وليس للشركة نفسها أن تدعى جهلها بضرورة الحصول مقدما على موافقة الباب العالى طالما أن هذه المادة وردت فى مشروع العقد كشرط من الشروط الجوهرية لامتيازها .ومن المعلوم فوق ذلك أن المسيو فرديناند ديلسبس طلب فيما بعد ميزات جديدة للشركة من المرحوم الوالى وتعهد بمقتضى عقد أن ينال هذه الموافقة خلال مدة ثمانية عشر شهرا وهو تعهد لم يتم الوفاء به إطلاقا.

وإن الباب العالى ليتجه بصفة خاصة ومع أكبر الثقة إلى حليفيه المخلصين للتعرف على ما يمكن أن يفعلاه فى ظرف مماثل .هل يتعين علينا أن نترك شركة مساهمة تنشأ على أراضى الامبراطورية تدعى لنفسها حقوقا على تلك الأراضى– لا

يمكن للباب العالى أن يقرها- نتيجة لامتياز وعد به حاكم الإقليم تحت سيادة السلطان ..بشرط صريح يقضى على موافقة صاحب السيادة على الإقليم

ولايبقى أمامنا بعد ذلك إلا أن نقدم دليلا جديدا على الرغبة الطيبة لدى مولانا المعظم بأن نكرر مرة أخرى أنه بالرغم من المخالفات التى تحق لنا الشكوى منها فنحن على استعداد لبحث النصوص الأخرى فى العقد دون إبداء أى رأى عنها مقدما. وإن العدالة الحاسمة لتقضى بأن الشركة لا يحق لها الاستناده إلى أنها قد تكلفت بالفعل بعض النفقات .فهى تعلم أن شرطا من الشروط الأساسية فى العقد لم يتم تنفيذه وأنها تتحمل التبعة كاملة عن هذه النفقات ومع ذلك سنراعى المصالح الخاصة فى هذا المشروع وسيحاول الباب العالى بالاتحاد مع سمو إسماعيل باشا تدبير الوسائل اللازمة لرد ما أنفقته الشركة من مال فى حالة ما إذا رغبت عن الاستمرار فى أعمالها بغير المزايا التى لايمكن منحها إياها وعندئذ يتعين على تلك الشركة بطبيعة الحال أن تسلم العمليات التى بدأت فيها وكل الأراضى التى تملكتها.

ونضيف أيضا أنه فى حالة وقوع الفرض السالف ذكره وتنازل الشركة عن استئناف الأعمال التى شرعت فيها فإن الباب العال بالاتفاق مع الوالى دائما يرغب مخلصا فى عمل كل ما من شأنه تيسير المواصلات وسيقرر أسلم الإجراءات الموصلة لتنفيذ ذلك.

وإنا لواثقون ياسيدى السفير من أن ما سبق من تفسيرات صريحة قانونية سيلقى موافقة تامة من مجلس وزراء صاحب الجلالة الامبراطور وبناء عليه أرجو قراءة هذه البرقية للسيد وزير الخارجية وتسليمه صورة .

مرسوم ٢٨ ابريل عام ١٩٣٦

بشأن تعيين الحد الأعلى لرسوم المرور فى قناة السويس

نحن فؤاد الأول ملك مصر

بعد الاطلاع على فرمان الامتياز ودفتر الشروط الصادرين في ٥ يناير سنة ١٨٥٦ لإنشاء واستغلال قناة السويس الملاحي،

وبعد الاطلاع على القرار الوزارى رقم ٣١ الصادر فى ١٢ يوليو سنة ١٩٢٨ والقرار الوزارى رقم ١٠٣ الصادر فى ٣ نوفمبر سنة ١٩٣٠،

وبالنظر إلى أنه يتعين بسبب التعديلات التى أدخلت على نظام النقد المصرى بالقرارين المذكورين إعادة النظر فى أحكام المادة ١٧ من الفرمان آنف الذكر.

وبعد الاطلاع على المكاتبات التى تبودلت بين الحكومة المصرية وبين شركة قناة السويس مشيرة إلى موافقة الشركة على كيفية هذا التعديل وبناء على ما عرضه علينا وزير المالية موافقة رأى مجلس الوزراء رسمنا بما هو آت:

(مادة ١)

الحد الأعلى للرسوم الخصوصية عن الملاحة المنصوص عليها فى المادة ١٧ من فرمان ٥ يناير سنة ١٨٥٦ هو ٣٨,٥٧٥ قرشا.

(مادة١)

الحد المشار إليه فى المادة السابقة يعدل بقرار من وزير المالية بناء على طلب الشركة على أنه لا يجوز أن يزيد على مبلغ من القروش يعادل قيمة ٣,٢٧٨٨٧٥ جرام من عيار٨٧٥ –١٠٠٠ من الذهب الخالص.

وفى حالة التعديل السايق الذكر تعفى الشركة من شرط نشر التعريفة قبل إنفاذها بثلاثة أشهر.

(مادة١)

على وزير المالية تنفيذ هذا المرسوم.

قرار٢٨ ابريل عام ١٩٣٦

بتحديد رسوم المرور فى قناة السويس

وزير المالية:

بعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى٢٨ إبريل سنة ١٩٣٦ الخاص برسوم المرور فى قناة السويس المنصوص عليه فى المادة ١٧ من فرمان الامتياز الصادر٥ يناير سنة ١٨٥٩ .

قرر من هو آت:

مادة وحيدة :حدد الرسم الأعلى للمرور المنصوص عليه فى المادة السابعة عشر من فرمان امتياز قناة السويس فى٥ يناير سنة١٨٥٦ بمبلغ٦٣ قرشا من تاريخ نشر هذا القرار.

قرار رئيس الجمهورية
بالقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦
بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية

باسم الأمة:

رئيس الجمهورية:

بعد الاطلاع على الفرمانين الصادرين فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و٥ يناير سنة ١٨٥٦ بشأن الامتياز الخاص بإدارة مرفق قناة السويس وبتأسيس شركة مساهمة مصرية للقيام عليه.

وعلى القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ بشأن التزامات المرفق العامة

وعلى القانون رقم ٢١٧ لسنة ١٩٥٢ فى شأن عقد العمل الفردى.

وعلى القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٥٤ بشأن الشركات المساهمة وشركات التوصية بالأسهم والشركات ذات المسئولة المحدودة

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة أصدر القانون الآتى:

مادة ١ – تؤمم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية (شركة مساهمة مصرية) وتنقل إلى الدولة جميع مالها من أموال وحقوق وما عليها من التزامات وتحل جميع الهيئات واللجان القائمة حاليا على إدارتها.

ويعوض المساهمون وحملة حصص التأسيس عما يملكون من أسهم وحصص بقيمتها مقدرة بحسب سعر الإقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون. ويتم دفع هذا التعويض بعد إتمام استلام الدولة لجميع أموال وممتلكات الشركة المؤممة.

مادة٢١- يتولى إدارة مرفق المرور بقناة السويس هيئة مستقلة تكون لها الشخصية الاعتبارية وتلحق بوزارة التجارة ويصدر بتشكيل هذه الهيئة وتحديد مكافآت أعضائها قرار من رئيس الجمهورية ويكون لها فى سبيل إدارة المرفق جميع السلطات اللازمة لهذا الغرض دون التقيد بالنظم والأوضاع الحكومية.

جمال عبد الناصر

مذكرة الحكومة المصرية

فى ١٨ مارس ١٩٥٧

منذ تولت مصر بنفسها شئون قناة السويس أكدت عزمها على التزام سياستها الماضية باحترام اتفاقية القسطنطينية التى عقدت سنة ١٨٨٨ وتمكنت من إثبات مقدرتها فى إدارة الملاحة رغم الصعاب الجمة التى أقيمت فى سبيلها حتى تسبب العدوان على مصر فى إغلاق القناة.

وبمناسبة استئناف الملاحة فى قناة السويس فإن الحكومة المصرية تعلن ما يأتى:

أولا : أن مصر مازالت مصممة على احترام اتفاقية القسطنطينية المعقودة سنة ١٨٨٨ نصا وروحا.

ثانيا : سيظل نظام فرض فئات المرور بالقناة كما هو طبقا للاتفاق الأخير بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس المؤممة.

ثالثا : أن موضوع التعويضات والمطالب الناتجة عن التأميم يحل إما بالاتفاق المباشر أو بالتحكيم.

رابعا : تدفع رسوم مرور السفن مقدما باسم هيئة قناة السويس فى مصر أو فى الجهة التى تعينها الهيئة.

خامسا : سوف تخصص هيئة قناة السويس اعتمادا خاصا لبرامج التحسين أو أية برامج أخرى يقصد بها مواجهة التزايد فى حركة الملاحة بالقناة على أن يرصد

لتمويل هذا الاعتماد جانب معين من رسوم المرور لايقل عن متوسط النسبة التى كانت شركة القناة السابقة تخصصها من رسوم المرور لمثل هذه البرامج.

سادسا :ستصدر الحكومة المصرية قريبا بيانا تفصيليا عن كل ماتقدم :وأن هذا الحزم من جانب الحكومة المصرية ليدل على أنها بالرغم مما تعرضت له من تضحيات مريرة نتيجة العدوان عليها فإنها مازالت صادقة النية فى التعاون مع المجتمع الدولى لتقوم بدورها فى تحقيق ما تصبو إليه الإنسانية من سلام ورخاء

وإن الحكومة المصرية ترجو أن تعود القناة كما كانت صلة خير وسلام بين شعوب العالم جميعا.

تحريرا فى١٨ مارس سنة١٩٥٧

تصريح الحكومة المصرية

فى ٢٤ أبريل ١٩٥٧

تعلن جمهورية مصر ..إيضاحا للمبادىء التى تضمنتها مذكرتها بتاريخ١٨ مارس سنة١٩٥٧ وطبقا لاتفاقية القسطنطينية عام١٨٨٨ وميثاق الأمم المتحدة .البيان التالى حول قناة السويس ونظام إدارتها.

١ - تأكيد الاتفاقية:

تظل سياسة حكومة مصر الثابتة وهدفها الأكيد احترام نصوص اتفاقية القسطنطينية لعام١٨٨٨ وروحها وما ينشأ عنها من حقوق والتزامات وستواصل حكومة مصر احترامها ومراعاة تطبيقها.

٢ - مراعاة الاتفاقية وميثاق الأمم المتحدة:

إن حكومة مصر إذ تعيد تأكيد عزمها على احترام نصوص اتفاقية القسطننطية لعام١٨٨٨ وروحها وعلى العمل بميثاق الأمم المتحدة ومبادئها وأهدافها .لموقنة أن بقية الموقعين على الاتفاقية المذكورة وجميع الآخرين الذين يعينيهم الأمر سيحدوهم نفس هذا العزم.

٣ - حرية الملاحة والرسوم وتحسين القناة:

إن حكومة مصر مصممة بوجه خاص على:

(أ) تهيئة ملاحة حرة مستمرة والاحتفاظ بها لجميع الأمم فى حدود اتفاقية القسطنطينية لعام١٨٨٨ ووفقا لأحكامها.

(ب)إن رسوم المرور سيظل تحصيلها طبقا لآخر اتفاق وهو الذى أبرم فى٢٨ إبريل سنة ١٩٣٦ بين حكومة مصر وشركة قناة السويس البحرية وإذا حدث زيادة فى الرسوم خلال اثنى عشر شهرا فلن تتجاوز هذه الزيادة ١ % أما أية زيادة أكثر من هذا الحد فتتم بطريق المفاوضات وإذا تقرر الوصول إلى إتفاق بهذه الطريقة فليلجأ إلى التحكيم .كما هو موضح فى الفقرة السابقة (ب)

(جـ) أن تصان القناة وتتطور طبقا لمقتضيات الملاحة الحديثة وسيضم برنامج صيانة القناة وتطورها البرنامج الثامن والتاسع لشركة قناة السويس وما يدخل عليهما من تحسينات يرى ضرورتها.

٤ - التشغيل والإدارة :

ستعمل القناة وتدار بواسطة هيئة قناة السويس المستقلة التى أنشأتها الحكومة المصرية فى٢٦ يوليو عام ١٩٥٦ وتنظر الحكومة المصرية فى ثقة إلى مزيد من تعاون دول العالم لجعل قناة السويس أكثر فائدة ولتحقيق هذا الغرض ترحب الحكومة المصرية وتشجع التعاون بين هيئة قناة السويس وممثلى الملاحة والتجارة.

٥ - النظام المالى:

(أ)تدفع الرسوم مقدما لحساب هيئة قناة السويس فى أى بنك ترخص له الهيئة فى ذلك وقد رخصت الهيئة للبنك الأهلى المصرى فى القيام بهذه المهمة ويجرى الآن مباحثات بين الهيئة وبنك التسويات الدولية بشأن قبوله الرسوم لحسابها.

(ب)تدفع هيئة قناة السويس لحكومة مصر ٥ % من مجموع الإيرادات كلها كأتاوة.

(جـــ) تقوم هيئة قناة السويس بتكوين رأس مال للقناة وصندوق لتحسينها يودع فيه ٢٥ % من مجموع الإيرادات .وسيضمن هذا الصندوق أن يكون تحت تصرف هيئة قناة السويس موارد كافية لمواجهة حاجات التحسين والمصروفات الرأسمالية التى تحتاج إليها الهيئة للاضطلاع بالمسئوليات التى أخذتها على عاتقها واعتزمت القيام بها كاملة.

٦ - لائحة القناة:

إن القواعد التى تحكم القناة بما فيها من تفصيلات إدارتها قد جمعت فى لائحة القناة التى هى قانون القناة .وسيتم الإخطار اللازم من أى تغيير يحدث فى هذه اللائحة وكل تغيير يؤثر بأى شكل فى المبادىء أو الالتزامات التى يتضمنها هذا التصريح ويكون موضوع اعتراض أو شكوى لهذا السبب سيسوى حسب الاجراءات المنصوص عليها فى الفقرة السابعة (ب)

٧ - التفرقة فى المعاملة والشكاوى المتعلقة بلائحة القناة:

(أ)عملا بالمبادىء التى نصت عليها اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ لا تستطيع هيئة قناة السويس طبقا لقانونها أن تمنح بأية حالة أية سفينة أو شركة أو جماعة أى امتياز أو رعاية لا تمنح للسفن أو الشركات أو الجماعات الخرى فى الظروف ذاتها.

(ب) الشكاوى من التفرقة فى المعاملة أو مخالفة اللائحة يقدمها الطرف الشاكى إلى هيئة قناة السويس وفى حالة عدم الوصول إلى حل للشكوى باتباع هذه الطريقة. يمكن عرض المسألة حسب رغبة الطرف الشاكى أو هيئة قناة السويس إلى محكمة التحكيم ويؤلف من عضو يعينه الطرف الشاكى وعضو تعينه الهيئة وعضو ثالث يختاره الاثنان وفى حالة عدم الاتفاق على العضو الثالث يقوم رئيس محكمة العدل الدولية باختيار هذا العضو بناء على طلب أى من الطرفين.

(ج)تصدر قرارات محكمة التحكيم بأغلبية أعضائها وتكون القرارات ملزمة للأطراف عند صدورها ويجب تنفيذها بحسن نية.

(د) تدرس الحكومة المصرية ما يتبع من نظم أخرى مناسبة لمعرفة الحقائق والتشاور وكذلك للتحكيم فى الشكاوى الخاصة بلائحة القناة.

٨ - التعويضات والمطالب:

فى حالة عدم الوصول إلى اتفاق بين الأطراف المعنية .تعرض مسألة التعويضات والمطالب المتصلة بتأميم شركة قناة السويس البحرية للتحكيم طبقا للعرف الدولى المتبع.

٩ - المنازعات والخلافات الناشئة عن الاتفاقية وهذا التصريح:

(أ) المنازعات والخلافات التى تنشأ بخصوص اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٠٨٨ أو هذا التصريح تسوى طبقا لميثاق الأمم المتحدة.

إتفاقية الأسس فى روما الموقعة
فى ٢٩ أبريل ١٩٥٨

ممثل حكومة الجمهورية العربية المتحدة (بصفتها خلفا لحكومة مصر)وممثلو أصحاب صكوك السويس المالية وهم أصحاب الأسهم وأصحاب حصص التأسيس وأصحاب الحصص المدنية (الشركة المدنية لتحصيل نصيب الحكومة المصرية البالغ قدره ١٥ % من صافى دخل الشركة العالمية لقناة السويس البحرية)وسيطلق عليهم فيما بعد أصحاب الصكوك.

وقع اتفاقهم على اتفاقية الأسس التالية:

١- تدفع حكومة الجمهورية العربية المتحدة مبلغا يعادل٢٨,٣ مليونا من الجنيهات المصرية (ثمانية وعشرين مليونا وثلاثمائة ألف من الجنيهات المصرية)وتترك الأموال الموجودة فى الخارج لأصحاب الصكوك وذلك للوفاء وفاء كاملا نهائيا بالتعويض المستحق لحاملى الأسهم وحصص التأسيس نتيجة لقانون التأميم رقم٢٨٥ لسنة١٩٥٦ والوفاء وفاء كاملا بمطالبات أصحاب الحصص المدنية.

٢- وفى مقابل ما تقدم يقبل أصحاب الصكوك تحمل المسئولية عن جميع الالتزامات القائمة خارج مصر فى ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ بما فى ذلك المسئولية عن الوفاء بالسندات القائمة (أصلا وفائدة)وبالمعاشات وفقا لأحكام البند رقم(٤- ب) الوارد فيما بعد.

٣- تستمر حكومة الجمهورية العربية المتحدة فى تحمل المسئولية عن جميع الالتزامات القائمة فى مصر فى٢٦ يوليو سنة١٩٥٦ بما فى ذلك المسئولية عن المعاشات وفقا لأحكام البند رقم ٤ (أ)الوارد فيما بعد.

٤- (أ) تتحمل الجمهورية العربية المتحدة المسئولية عن المعاشات على الوجه الآتى:

أولا :المعاشات التى كانت مقررة فعلا فى ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ والتى تؤديها مصر لمستحقين مقيمين فى مصر فى تاريخ توقيع اتفاقية الأسس الحالية.

ثانيا :المعاشات المستحقة للمستخدمين والعمال الذين كانوا فى الخدمة فى٢٦ يوليو سنة١٩٥٦ والذين فى خدمة هيئة قناة السويس أو الذين بعد أن استمروا فى خدمة هذه الهيئة اعتزلوا الخدمة بعد هذا التاريخ ورتبت معاشاتهم وفقا للوائح النظامية الخاصة بالمعاشات.

(ب)ويتحمل أصحاب الصكوك المسئولية عن جميع المعاشات الأخرى تلك التى تقدم العرض عليها فى الفقرة (أ) المتقدم ذكرها.

(جـ) ويقدم كل من طرفى اتفاقية الأسس هذه التسهيلات لإعداد قوائم بمستحقى المعاشات الذين يدخلون فى الأقسام المختلفة المنصوص عليها فى هذا البند الرابع حتى يمكن تحديد المسئولية عن أداء المعاش لكل مستحق تحديدا سليما.

(د) يؤدى أصحاب الصكوك لحكومة الجمهورية العربية المتحدة القيمة الرأسمالية للمعاشات التى تدفع إلى من بقوا فى خدمة الهيئة بعد٢٦ يوليو سنة١٩٥٦ واعتزلوا الخدمة ورتب معاشهم بعد هذا التاريخ وفقا للوائح النظامية الخاصة بالمعاشات ولكنهم كفوا عن الإقامة فى مصر قبل تاريخ توقيع اتفاقية الأسس هذه ولم يكونوا يقبضون فى تاريخ التوقيع على اتفاقية الأسس هذه معاشاتهم من أصحاب الصكوك.

(هـــ)ولا يكون لأى تغيير لاحق فى موطن المستحق بعد تاريخ التوقيع على اتفاقية الأسس هذه أثر فى المسئولية عن المعاشات.

٥- يتم الوفاء المنصوص عليه فى البند رقم١ على الوجه الآتى:

قرار رئيس الجمهورية العربية المتحدة
بالقانون رقم ٦٢ لسنة ١٩٥٨
الخاص بتنفيذ اتفاقية الأسس المعقودة في إبريل سنة ١٩٥٨
في شأن التعويضات المترتبة على تأميم الشركة
العالمية لقناة السويس البحرية

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الدستور المؤقت

وعلى القانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية المعدل بالقانون رقم ١٤٦ لسنة ١٩٥٧.

وعلى التصريح الصادر من الحكومة المصرية في ٥ إبريل سنة ١٩٥٧ والمودع لدى سكرتير عام هيئة الأمم المتحدة في ٢٤ إبريل سنة ١٩٥٧

وعلى اتفاقية الأسس المرفقة والمؤرخة في ٢٩ إبريل سنة ١٩٥٨

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة قرر القانون الآتي:

(مادة ١)

مع عدم الإخلال بأغراض القانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ المشار إليه وتنفيذا لنص الفقرة ٨ من التصريح الصادر من الحكومة المصرية المتقدم ذكره تتبع في تنفيذ اتفاقية الأسس المرافقة الأحكام الآتية:

(مادة٢)

ابتداء من ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ لا يكون للشركة العالمية لقناة السويس البحرية(شركة مساهمة مصرية) المؤممة بالقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ الشخصية الاعتبارية إلا بالقدر اللازم لتحقيق الأغراض الآتية:

((أ) إبرام الاتفاقات الخاصة بالتعويضات المترتبة على تأميم وتنفيذ هذه الاتفاقات.

(ب)حراسة الأموال التى ينص الاتفاق النهائى المشار إليه فى اتفاقية الأسس المرفقة على تركها لمستحقى التعويضات واستثمارها ولحساب ذوى الشأن فيها إلى أن يتخذ فى شأنها قرار وفقا للاتفاق النهائى.

(جـ)اتخاذ الإجراءات اللازمة لتمتعها بالشخصية الاعتبارية فى ظل أى قانون أجنبى تبيح أحكامه ذلك وفى حدود الأغراض التى تقررها وذلك بعد تعديل نظامها على الوجه الذى يتفق مع أحكام القانون رقم ٢٨٥ وبوجه خاص فيما يتعلق باستبعاد كل ما يتصل بقناة السويس البحرية من هذا النظام.

(مادة٣)

تكون القرارات التى تتخذها الجمعية العمومية فى حدود الأغراض المنصوص عليها فى المادة السابقة نافذة دون حاجة إلى تصديق حكومة الجمهورية العربية المتحدة متى كانت الدعوة إلى الاجتماع والمداولات قد استوفت الشرائط المنصوص عليها فى النظام الموافق للفرمان الصادر فى يناير سنة ١٩٥٦ والتعديلات الطارئة عليه.

واستثناء من أحكام الفقرة السابقة تعتبر الدعوة الصادرة من مجلس الإدارة لاجتماع الجمعية العمومية صحيحة متى كانت الدعوة قد وجهت قبل موعد الانعقاد بخمسة عشر يوما على الأقل وكان تشكيل هذا المجلس قد أقره عدد من المساهمين يمثل النصاب اللازم لصحة المداولات فى الجمعية العمومية.

(أ)دفعة أولى مقدارها٥,٣ مليون جنيه مصرى (خمسة ملايين وثلاثمائة ألف من الجنيهات المصرية)وذلك عن طريق احتفاظ أصحاب الصكوك برسوم المرور التى حصلوها فى باريس ولندن منذ٢٦ يوليو١٩٥٦

(ب) والباقى على الوجه الآتى :

1يناير سنة١٩٥٩–٤ مليون (أربعة ملايين من الجنيهات المصرية.)

1يناير سنة١٩٦٠–٤ مليون (أربعة ملايين من الجنيهات المصرية.)

1يناير سنة١٩٦١–٤ مليون (أربعة ملايين من الجنيهات المصرية.)

1يناير سنة١٩٦٢–٤ مليون (أربعة ملايين من الجنيهات المصرية.)

1يناير سنة١٩٦٣–٤ مليون (أربعة ملايين من الجنيهات المصرية.)

1يناير سنة١٩٦٤–٣ مليون (ثلاثة ملايين من الجنيهات المصرية.)

٦ – ولا تحتسب فوائد على الأقساط المنصوص عليها فى البند رقم٥ محتسبة على أساس تثبيت سعر الدولار الأمريكى بمقدار٢,٨٧٥٥٧٦ فى مقابل الجنيه المصرى الواحد ويدفع٤٠ %على الأقل من كل قسط نقدى بالجنيهات الإسترلينية.

(٧– أ)إذا قبلت حكومة المملكة المتحدة أن تفرج إفراجا خاصا عن قدر من حساب مصر الإسترلينى رقم٢ وخصصت ذلك لأغراض من الوفاء مقدما بدفعات من الأقساط المنصوص عليها فى البند رقم٥ (ب)تؤدى حكومة الجمهورية العربية المتحدة المبالغ التى يفرج عنها على هذا الوجه فورا للوفاء مقدما بالقسطين اللذين يستحقان بعد تاريخ الإفراج وفقا لنص البند رقم ٥(ب.)

(ج)وفى حالة إفراج حكومة المملكة المتحدة عن حساب مصر الإسترلينى رقم ٢ بأسره تؤدى حكومة الجمهورية العربية المتحدة فورا مما يتم الإفراج عنه على هذا الوجه المبلغ اللازم للوفاء مقدما بالقسطين اللذين يستحقان بعد ذلك من الأقساط المنصوص عليها فى البند رقم٥ (ب.)

(جـ)وإذا تم الإفراج على وجه من الوجهين المنصوص عليهما فى الفقرتين (أ) و(ب)المتقدمين قبل تاريخ تنفيذ الاتفاق النهائى المنصوص عليه فى البند رقم٩ الوارد نصه فيما بعد تدفع المبالغ اللازمة فورا فى تاريخ التنفيذ.

-8يكون إبرام الاتفاق النهائى المنصوص عليه فى البند رقم٩ وتنفيذه على وجه يكفل فعلا أن تباشر الحقوق وتتحمل المسئوليات المقررة لأصحاب الصكوك فى ظل اتفاقية الأسس الحالية هيئة يرتضيها الطرفان من حيث نيابتها نيابة صحيحة عن جميع أصحاب الصكوك وتمتعها بالأهلية اللازمة للتخالص مع حكومة الجمهورية العربية المتحدة تخالصا كاملا نهائيا.

٩ – نظرا لأن اتفاقية الأسس الحالية قد تم التفاوض فيها فى ظل المساعى الحميدة التى بذلها البنك الدولى للإنشاء والتعمير وقد قبل البنك صفات الموقعين فيما بعد فى حدود أغراض إبرام اتفاقية الأسس هذه فقد طلب الطرفان إلى هذا البنك أن يواصل مساعيه الحميدة إلى أن يتم إبرام اتفاق نهائى وإعداد ما يوافقه من وثائق تنفيذا لاتفاقية الأسس هذه كما طلبا إليه أن يكون وكيلا ماليا لقنص وأداء الأموال المنصوص عليها فى البنود رقم٤ (د)و٥(ب)و٧ المتقدم ذكرها.

حرر من عدة نسخ فى روما فى التاسع والعشرين من شهر إبريل سنة١٩٥٨ بحضور أحد نواب رئيس البنك الدولى للإنشاء والتعمير نسخة تحتفظ بها حكومة الجمهورية العربية المتحدة ونسخة يحتفظ بها ممثلو صكوك السويس ونسخة تودع فى محفوظات البنك الدولى.

عن

حكومة الجمهورية ممثلى أصحاب الصكوك

عن

العربية المتحدة السويس المالية

شهد بذلك نائب رئيس البنك الدولى للإنشاء والتعمير.

* * *

(مادة ٤)

تنفيذا للفقرة(أ) من المادة الثانية فى هذا القانون تنيب الجمعية العمومية للشركة المؤممة المنعقدة وفقا للمادة الثالثة شخصا أو أكثر لإبرام الاتفاقات المشار إليها.

(مادة ٥)

١- ابتداء من تاريخ إبرام الاتفاق النهائى المنفذ لاتفاقية الأسس المرافقة تبرأ ذمة الحكومة نهائيا ودون أى رجوع من ذوى الشأن لأى سبب كان من الالتزامات الآتية:

أولا :الالتزام بتعويض أصحاب الأسهم وأصحاب حصص التأسيس فى الشركة المؤممة وفقا لأحكام القانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ .

ثانيا :الالتزام بتعويض الحصص المدنية المشار إليهم فى اتفاقية الأسس المرفقة.

ثالثا :التزامات الشركة المؤممة التى تعهد مستحقو التعويض بالوفاء بها على الوجه المقرر فى اتفاقية الأسس المرافقة وبوجه خاص الالتزام بالوفاء بالسندات والمعاشات المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية.

٢ – وتؤول إلى مستحقى التعويض ابتداء من التاريخ المنصوص عليه فى الفقرة السابقة الأموال الخارجية التى يقررها الاتفاق النهائى تركها لهم فى مقابل التعويض. أما الأقساط النقدية التى التزمت الحكومة بأدائها كجزء من هذا المقابل فيتم الوفاء بها فى الآجال وبالشروط التى ينص عليها ذلك الاتفاق.

(مادة ٦)

تصدر هيئة قناة السويس إلى حائزى الأموال المنصوص عليها فى الفقرة الثانية من المادة السابقة الأوامر اللازمة لرفع الإعتراضات الصادرة منها فى شأن تلك الأموال بمجرد إبرام الاتفاق النهائى.

(مادة ٧)

لا تسمع أمام المحاكم والهيئات القضائية بجميع أنواعها أية دعوى ترفع على الحكومة من الشركة المؤممة أو مساهميها أو أصحاب حصص التأسيس فيها أو

أصحاب الحصص المدنية أو أصحاب الديون التى التزم مستحقو التعويض بالوفاء بها على الوجه السابق بيانه فى المادة٥ أو من أى شخص طبيعى أو اعتبارى حل محل الشركة المؤممة فى كل أو بعض حقوقها والتزاماتها أو حلت محل مستحقى التعويض جميعا أو فريق منهم فى كل أو بعض حقوقهم والتزاماتهم سواء أكان محلها المطالبة بتعويض أو ضمان أو تنفيذ التزام تعاقدى أو غير تعاقدى متصل بالتأميم أو بالاتفاق النهائى أو مترتب عليه وسواء أكانت الدعوى أصلية أم عارضة وسواء أكانت الدعوة فى صورة طلب أم دفع.

ويسوى حكم الفقرة المتقدمة على أية دعوى من قبيل ماذكر فيها تكون قائمة وقت صدور هذا القانون.

(مادة ٨)

فى تطبيق أحكام القانون يقصد بمستحقى التعويضات الشخص الاعتبارى الذى يعين بهذه الصفة فى الاتفاق النهائى.

(مادة ٩)

ينشر هذا القانون فى الجريدة الرسمية ويعمل به من تاريخ نشره.

صدر برياسة الجمهورية فى٢٦ ذو القعدة سنة ١٣٧٧ (١٤ يونيو سنة١٩٥٨.)

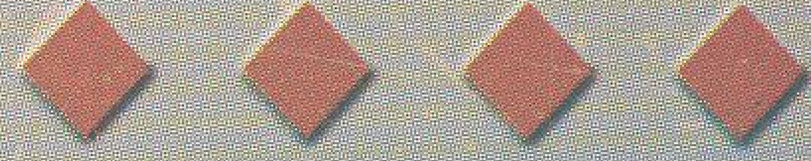
(جمال عبد الناصر)

الفهرس

رقم الإيداع بدار الكتب ١٥١٠٧ / ٢٠٠٠

I.S.B.N 977 - 01 - 6950 - 1





هذا هو العام السابع من عمر «مكتبة الأسرة» .. ومنذ سنوات طوال لم يلتف الناس حول مشروع ثقافى كبير كما التفوا حول هذا المشروع الثقافى الضخم حتى أصبح مشروعهم الخاص، وطالبوا باستمراره طوال العام. واستجبنا لهذا المطلب الجماهيرى العزيز إيمانًا منا بأهمية الكتاب؛ وبالكلمة الجادة العميقة التى يحتويها؛ فى إعادة صياغة وتشكيل وجدان الأمة واستعادة دورها الحضارى العظيم عبر السنين.

لقد استطاعت «مكتبة الأسرة» .. أن تعيد الروح إلى الكتاب مصدرًا هامًا وخالدًا للثقافة فى زمن الإبهارات التكنولوجية المعاصرة.. وها نحن نحتفل ببدء العام السابع من عُمر هذه المكتبة التى أصدرت (١٧٠٠) عنوانًا فى أكثر من «٣٠ مليون نسخة» تحتضنها الأسرة المصرية فى عيونها وعقولها زادًا وتراثًا لايبلى من أجل حياة أفضل لهذه الأمة.. ومازلت أحلم بكتاب لكل مواطن ومكتبة فى كل بيت.

سوزان مبارك

مكتبة الأسرة ٢٠٠٠

مهرجان القراءة للجميع



٢٠٠ قرش

